

AA. VV.

La batalla de El Callao

*La increíble historia del renacer
de la Armada española*

SEKOTIA

© Agustín Ramón Rodríguez González, 2021
© Marcelino González Fernández, 2021
© José María Blanco Núñez, 2021
© Mariano Juan Ferragut, 2021
© a la edición Editorial Sekotia, S.L., 2021

Primera edición: mayo de 2021

WWW.SEKOTIA.COM

EDITOR: HUMBERTO PÉREZ-TOMÉ ROMÁN
COLECCIÓN BIBLIOTECA DE HISTORIA • HUELLAS DEL PASADO
Corrección y maquetación Rebeca Rueda



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

«Está prohibida su reproducción por cualquiera que sea su proceso técnico, fotográfico o digital, sin permiso expreso de los propietarios del copyright. La Ley de Propiedad Intelectual, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril atribuye al autor y a otros titulares la disposición y explotación de sus obras y prestaciones. Si usted, consciente o inconscientemente, permite que este producto sea divulgado en otra persona o personas diferentes a usted, debe saber que incurre en un delito tipificado por la Ley y que está permitiendo que otros se apropien de algo que no es suyo y por lo tanto es cómplice de un robo intelectual e industrial. Ser dueño de un ejemplar físico o electrónico de una obra no le convierte en dueño del contenido de esa obra. Existen claros límites en cuanto a lo que puede y no puede hacer con estos productos.»

Imprime: Romanyà Valls
ISBN: 978-84-18414-33-6
Depósito legal: CO-1331-2020
Hecho e impreso en España-*Made and printed in Spain*

Índice

INTRODUCCIÓN	11
PRÓLOGO.....	13
INTRODUCCIÓN	
<i>Por Agustín Ramón Rodríguez González</i>	17
En todos los mares.....	20
Los marinos	21
CAPÍTULO 1. CASTO MÉNDEZ NÚÑEZ	
<i>Por Agustín Ramón Rodríguez González</i>	23
Primeros años.....	25
Un tajante ejemplo de liderazgo táctico	26
Nuevos servicios.....	31
Una crisis imprevista	32
Méndez Núñez asume el mando	34
La gloria.....	36
Las fuerzas enfrentadas	42
El combate	54
Los resultados	65
El epílogo del combate	76
Montando guardia.....	81
La gloria y las recompensas.....	89
Bécquer y Galdós	90
La Gloriosa y la muerte.....	95
Fuentes y bibliografía.....	98

CAPÍTULO 2. CLAUDIO ROMÁN ALVARGONZÁLEZ SÁNCHEZ

<i>Por Marcelino González Fernández</i>	99
Navegando entre canales	99
Claudio Alvargonzález.....	101
Familia.....	101
Infancia y juventud.....	103
Marino mercante.....	105
Ingreso en la Armada.....	106
Primera guerra carlista	108
Tras la primera guerra carlista.....	111
Muerte de su padre.....	115
Fragata Villa de Madrid.....	122
Crisis en el Pacífico	124
Incorporación a la escuadra del Pacífico.....	125
Guerra del Pacífico	127
Navegación hacia Abtao.....	130
Combate de Abtao.....	134
Resultados del combate de Abtao	139
Bombardeo de Valparaíso.....	142
El Callao	144
Combate del Callao	145
Resultados del combate del Callao.....	152
En Río de Janeiro	156
Premios y reconocimientos	158
Regreso a España.....	159
La Revolución de 1868	163
Sus últimos años.....	165
Fallecimiento	168
Resúmenes de su hoja de servicio	169
Claudio Alvargonzález en el recuerdo	171

CAPÍTULO 3. MIGUEL LOBO Y MALAGAMBA

<i>Por José Blanco Núñez</i>	177
Antecedentes familiares	177
El guardiamarina Lobo.....	180
En los empleos de oficial.....	183
En los empleos de jefe	185
El momento del Callao.....	188
Hacia la guerra del Pacífico	192
De la Gloriosa a los cantonales.....	213

El combate naval de Portmán	219
Los últimos años del almirante Lobo.....	221
<i>Anexos</i>	225
<i>Fuentes y bibliografía</i>	243

CAPÍTULO 4. JUAN BAUTISTA ANTEQUERA Y BOBADILLA

<i>Por Mariano Juan y Ferragut</i>	245
Prefacio.....	245
El siglo XIX español: caótico, turbulento y fratricida	247
Crónica de 67 años de 1823 a 1890	248
Generalidades sobre la Marina del siglo XIX.....	250
La Marina Romántica que vivió Antequera.....	254
El interregno, entre la Marina isabelina y la de la Restauración.....	256
Antequera y la Marina de la Restauración.....	257
Antecedentes familiares	258
Nacimiento.....	260
Boda y descendencia.....	261
Su precaria salud.....	263
Muerte, entierro y pompas.....	264
El marino.....	265
Ingreso en la Armada.....	266
Primeras singladuras.....	266
Los años de oficial.....	267
Ascenso a jefe y destino en la corte	268
El mando de la Villa de Bilbao: la guerra de África y otras comisiones.....	269
Capitán del puerto cubano de Matanzas.....	270
La complicada génesis de la Numancia	270
Características	272
La dotación.....	273
La derrota hasta el Pacífico	274
Clima prebélico.....	275
Ruptura de hostilidades	276
El bombardeo de Valparaíso	276
La insistencia de Antequera provocó el combate del Callao.....	278
El combate del Callao.....	279
Rumbo a Filipinas	282
Estancia en Filipinas y salida de Manila	283
Escala en Batavia, Ciudad del Cabo y fondeo en Santa Elena.....	283
Tras la isla de Santa Elena se completa la vuelta al mundo.....	284

Entradas y salidas de Río de Janeiro.....	285
La llegada a Cádiz de la Numancia	286
Actividades de la Numancia tras la vuelta al mundo.....	288
La revolución de 1868, llamada «la Gloriosa»	289
Almirante de la escuadra del Mediterráneo (1869).....	290
Vicepresidente del Almirantazgo, Cartagena, Manila y primeras dimisiones.....	291
Comandante de la escuadra de instrucción	293
El conflicto de Las Carolinas	294
Nombrado ministro por Cánovas en el Gabinete de la Restauración	298
Por segunda vez, ministro de Marina	300
El «Pentágono» de Antequera	301
Los planes navales de la Restauración.....	302
El proyecto de Ley de Escuadra de Antequera	303
Su faceta como político	306
Antequera y Bustamante, Hontoria, Peral y los hermanos Topete.....	307
Las reformas de Antequera y la Infantería de Marina.....	309
El acorazado Pelayo	310
Proyecto, construcción y botadura	311
Cómo se consiguió el Pelayo, según Víctor Concas.....	312
Características del Pelayo	313
El Solitario	314
Actividades del Pelayo tras el Desastre del 98	317
El carácter de Juan Bautista Antequera.....	318
Preocupado por las clases más modestas de la Armada	320
Epílogo.....	321
<i>Bibliografía</i>	324
LOS AUTORES	327
Agustín Ramón Rodríguez González.....	328
Marcelino González Fernández.....	329
José María Blanco Núñez	330
Mariano Juan Ferragut.....	331

INTRODUCCIÓN

La frase «Primero honra sin Marina que Marina sin honra», inspiradora y tantas veces repetida, si se malinterpreta, pudiera conllevar un peligro: el que pareciera que el valor —la honra— es lo único importante, y que, demostrado este, la táctica, la estrategia, incluso la victoria, serían secundarias. Lo que colisionaría con el axioma de que al militar el valor se le presupone, y su obligación es defender eficazmente su patria y lograr triunfos para engrandecerla.

Casto Méndez Núñez —y con él los otros héroes del Callao— demostró, como ya habían hecho tantos héroes españoles, que la frase no debe ser entendida en modo disyuntivo, pues ambos, valor y victoria, van íntimamente unidos en la mente del militar, siendo el primero medio y requisito imprescindible —aunque no siempre suficiente— para alcanzar la segunda. Más aún, si aceptamos la tesis de Carl von Clausewitz, para el que «la guerra es la continuación de la política por otros medios», debemos añadir que lo importante es la victoria y, sobre todo, las consecuencias y beneficios políticos que de ella se deriven.

En la campaña del Pacífico, la gran victoria del Callao y la conducta y calidad humana de Méndez Núñez fortalecieron decisivamente el prestigio de España, como lo demuestra el que, tan solo unos años después de firmado el armisticio, España era llamada por

muchas naciones hispanoamericanas como árbitro y mediador en sus disputas territoriales.

España recuperaba la *auctoritas* con los países hermanos de América, *auctoritas* afianzada por la *potestas* que emanaba de sus victorias navales, *auctoritas* que empleó para lograr la paz y resolver múltiples disputas entre los países hermanos.

Es, por tanto, una evidencia histórica que en la campaña del Pacífico hubo barcos, hubo honra y hubo provecho político en beneficio de España y de la hispanidad. Gloria a los marinos ilustres que hicieron posible tal resultado, a los que este libro quiere rendir un merecido homenaje.

CARLOS CREMADES CARCELLER
Director de la Real Academia de la Mar

PRÓLOGO

El Departamento de Marina de Guerra (Armada) de la Real Academia de la Mar, que me honro en presidir, tomó el acuerdo de encargar a sus académicos la redacción de biografías de oficiales de Marina ilustres que vayan cubriendo el vacío que pueda existir en esta materia. Cuatro de dichos académicos se pusieron manos a la obra y, en tiempo récord, redactaron las de cuatro almirantes del XIX que representan el fulgurante resurgir naval español de mediados de ese siglo tras el estado catatónico en que la habían dejado postrada la guerra de la Independencia y las de emancipación americanas, guerras que se libraron con la gente a «medio sueldo y media ración de Armada».

Las cuatro biografías se ofrecen en este libro bajo el título: *La batalla de El Callao, la increíble historia del renacer de la Armada Española*.

La primera guerra carlista, con la estratégica necesidad de bloquear los puertos del Cantábrico a partir de 1835, la eficacia de un buen ministro, D. Mariano Roca de Togores, marqués de Molins, y ese genio español que le hace resurgir cuando parece estar a punto de ahogarse, propiciaron que, cuando los gobiernos liberales de Isabel II llegaron al poder, se pudiesen emprender campañas ultramarinas de más o menos éxito. África (1860), Santo Domingo (1861) y México (1862) vieron llegar ejércitos españoles, transportados y apoyados por una Armada cada día más eficaz y que llegaría a escalar puestos entre las mundiales, alcanzando el tercero. Al anti-

guo mar del Sur, ya conocido como océano Pacífico, no se enviaron ejércitos, se envió solamente a la Armada, primero en misión «diplomático-científica» y enseguida, tras una crisis verdaderamente mal escalada, se convirtió en misión de guerra (1866). Ahí llegó el momento más glorioso, más honroso y más reconocido por propios y extraños, el del Callao. Aquellos románticos oficiales buscaron el honor de su reina y de su patria, se la jugaron, como suele decirse ahora, con mínimos apoyos y salieron airoso de una guerra que libraron ante una costa hostil que iba desde San Francisco de California hasta el estrecho de Magallanes.

Los cuatro personajes elegidos por nuestros académicos son el almirante D. Casto Méndez Núñez, del que se ha encargado D. Agustín Ramón Rodríguez González. D. Casto, de recia estirpe marinera por vía materna, ya que su madre era hermana de D. Joaquín Núñez, el cual, siendo el oficial más antiguo superviviente a bordo del San Juan Nepomuceno, fue intimado a la rendición por tres navíos ingleses durante el combate de Trafalgar y preguntado a cuál de ellos se rendía, contestó: «... a los tres; a uno solo el San Juan no se hubiera rendido nunca...». Doña Tomasa, que así se llamaba su madre, escribió a su hijo, recibiendo este último la carta en aguas peruanas, diciéndole: «Si lo exige tu deber, muere resignado; tu madre no quedará en este mundo más que para rogar a Dios por tu alma». De casta le venía el estoico heroísmo que adornó su prodigiosa carrera, en la cual fue determinante su actuación en la toma de la *cotta* de Pagalugán (17.09.1861) al mando de las fuerzas sutiles del sur de Filipinas, y cuyo prestigio llevó incluso a algunos a proponerlo como posible rey electivo de España.

Enseguida aparece en este libro el capitán de navío D. Claudio Alvargonzález y Sánchez, el Héroe de Abtao, brillante comandante de la villa de Madrid, héroe militar, pero, sobre todo, marinero, pues meterse por aquel archipiélago de las Chiloé, sin prácticos, con rudimentaria cartografía, y sin más ayuda a la navegación que el humilde escandallo para tratar, por todos los medios posibles, de destruir a la escondida escuadra enemiga, que no osó moverse de las someras aguas en que estaba fondeada en placer no alcanzable

por las fragatas españolas debido a su calado, lo hacen merecedor de ese título. Su biografía se debe a D. Marcelino González Fernández.

Sigue el mayor general (hoy en día sería como jefe de Estado Mayor) de la escuadra, el polígrafo D. Miguel Lobo y Malagamba, redactada su biografía por D. José María Blanco Núñez. La estela cultural dejada por Lobo en la Armada, y en su ciudad natal de San Fernando, es muy considerable. Cuando Méndez Núñez cayó herido, Lobo se hizo cargo del mando de la escuadra durante el resto del combate.

Y cierra el libro la biografía del capitán de navío D. Juan Bautista Antequera y Bobadilla, de la cual es autor D. Mariano Juan Ferragut. Antequera, que, como algún otro comandante de esa escuadra del Pacífico (Topete, Valcárcel y Pezuela), llegó a ministro de Marina y pudo haber sido un gran renovador de la Armada, si el fatídico turno de ministerios y las constantes crisis de los gobiernos decimonónicos no hubiesen dado al traste con sus planes.

Tanto Lobo como Antequera tendrán papeles determinantes durante las tristemente célebres «cantonales»; el primero, combatiendo a la escuadra sublevada contra la República, y el segundo, metiendo en cintura a sus dotaciones tras la finalización del conflicto.

Es curioso que tres de los cuatro autores nombrados más arriba son capitanes de navío retirados y que, habiendo los tres mandado buques de la Armada en todos sus empleos, han podido analizar y valorar con buen conocimiento de causa las reacciones de sus biografiados. El cuarto, el Dr. D. Agustín Rodríguez, por su vasta producción en materia de historia naval, por su constante afán en recuperar las glorias de la Armada y por salirse de la línea derrotista y acomplejada que ha imperado durante demasiados años en nuestra patria y, por último, por la cantidad de premios que la Armada ha otorgado a sus trabajos, fue designado coordinador de esta obra que hoy les ofrecemos.

Con esta obra no se quiere decir, en absoluto, que estos cuatro oficiales de Marina sean los únicos héroes del Callao, recuerden que al comandante de la Berenguela, D. Manuel de la Pezuela y Lobo,

le gritó el comandante de uno de los barcos extranjeros que observaba el combate al pasar a su altura: «¡Bravo, valiente Berenguela!». D. Carlos Valcárcel, jefe de carácter bondadoso, comandante de la Resolución, alcanzó sin querer con sus cañones un convento de monjas, cuando su objetivo era la estación de ferrocarril del Callao, a modo de disculpa piadosa inventó, o le inventaron, que en dicho convento vivía un fraile «non grato» a su dotación y que por eso cayeron allí sus proyectiles, no para dañar el edificio, sino para castigar a «su paternidad». D. Juan Bautista Topete y Carballo, comandante de la Blanca, fue el bravo compañero de Alvargonzález en lo de Abtao y luego será el gran ministro reformador, tras La Gloriosa. El valiente entre los valientes, capitán de fragata D. Victoriano Sánchez-Barcáiztegui, comandante de la Almansa, dijo aquello de «Hoy no es el día de mojar la pólvora...», cuando su barco sufría un pavoroso incendio provocado por bala enemiga. Quedan otros comandantes de empleos inferiores que no cito, pero que se portaron con igual gallardía que sus antiguos. También entre la oficialidad hubo muchos destacados, así lo anotó Méndez-Núñez en su parte del combate, como también entre los condestables, contra-maestres, marinería y tropa de infantería de Marina que guarnecía los barcos de la escuadra.

Regresando al momento que centra el tiro de estos cuatro autores, podemos concluir que, como ha escrito el almirante Núñez Iglesias: en El Callao «la arrogancia sustituyó a la estrategia, como la gallardía reemplazó a la táctica», y, aunque D. Casto Méndez Núñez no pensaba más que en la patria y en su marina, el Señor le concedió la honra, tan buscada por él, de derramar su sangre por ellas.

Si la suerte nos acompaña y la Virgen del Carmen nos ayuda a mantener este rumbo que hemos trazado, en los próximos años iremos acrecentando esta colección de biografías que esperamos tenga aceptación en la sociedad española, pues, hartos del manido «España vive de espaldas a la mar», queremos, sin falso propagandismo, dar a conocer la verdadera historia de los hombres que forjaron su historia.

ANTONIO GONZÁLEZ-ALLER SUEVOS

INTRODUCCIÓN

Agustín Ramón Rodríguez González

España es un país que desconoce profundamente su propia historia. Y esta triste realidad, cuyas consecuencias pagamos a diario en muchos órdenes, se hace aún más evidente en lo que se refiere a nuestra historia naval, sin la cual no puede entenderse la del país.

Entre los tópicos acuñados gracias a tal desconocimiento, destaca el muy repetido de que la Armada española dejó de ser relevante en cualquier orden desde Trafalgar. Ya hemos cuestionado en otros lugares que la famosa batalla fuera tan decisiva como se supone, pues pérdidas aún mayores se habían sufrido en el siglo XVIII, como la caída de La Habana durante el reinado de Carlos III y, sin embargo, la Real Armada resurgió con fuerza poco después.

Lo verdaderamente decisivo fue la posterior invasión napoleónica de prácticamente todo el territorio nacional y la tremenda guerra de seis años que devastó al país. Peor aún: las ideas importadas y la enorme crisis padecida llevaron a la «emancipación americana» y a la división en bloques ideológicos de los españoles, que no tardaron en enfrentarse en largas contiendas civiles.

Todo ello condujo a que durante el primer tercio largo del XIX, cuando en otros países se afianzaba la Revolución Industrial, España llegara con retraso y serias carencias para incorporarse a tan decisivo cambio.

El resultado de la enorme crisis padecida es palpable en las estadísticas, en 1808 España seguía siendo la tercera potencia naval del mundo, con cuarenta y dos navíos, treinta fragatas, veinte corbetas, nueve urcas de transporte y no menos de cincuenta bergantines, balandras y goletas. En contraste, y a finales del reinado de Fernando VII, en 1834, solo contaba con tres navíos, tres fragatas, dos corbetas, ninguna urca y apenas seis menores.

Tal desplome no se debió en modo alguno a pérdidas en combate contra cualquier clase de enemigos, salvo algún caso aislado, sino a que los buques, faltos del necesario mantenimiento, o fueron desguazados o se perdieron por accidente, mientras que los arruinados arsenales, modelo poco antes del diseño y la construcción, apenas recibieron algún encargo menor.

A la muerte del monarca lo sucedió su hija Isabel II, pero por su corta edad se sucedieron las regencias hasta 1843, en que fue elevada al trono formalmente.

Pese a la necesidad urgente de incrementar la Armada, la tarea fue obstaculizada por las guerras civiles con los carlistas, que absorbieron casi todos los recursos del Estado, incluidos los derivados de la desamortización.

Pero por primera vez desde hacía mucho existía una firme voluntad política de rehacer el poder naval español, y por ello, y dado el estado de los arsenales y del país en general, los pedidos fueron limitados y se redujeron a lo imprescindible. Y todo con la dificultad añadida de la aparición del vapor en la propulsión naval, los cañones «bomberos» (que disparaban granadas explosivas en vez de las tradicionales bala maciza o metralla) y de mayor calibre, los primeros cascos metálicos y otros muchos adelantos de la Revolución Industrial. Por ello hubo que recurrir a la compra en el extranjero, de paso que se recuperaban los arsenales y la industria auxiliar.

Así que, durante las regencias, entre 1834 y 1844 se adquirieron en el extranjero o se construyeron en España un total de cuatro fragatas, tres corbetas, once bergantines, goletas y pailebotes, y cinco vapores de ruedas.

Pero el gran impulso vino durante el reinado de Isabel II, nacio-

nalizándose en lo posible las construcciones, incluso las máquinas, renovando la artillería con proyectos nacionales, etc., y formando a las dotaciones en los nuevos buques y mecanismos. Con todo ello al final de los veinticinco años de dicho reinado, cuando la revolución de 1868 la destronó y envió al exilio, la Armada, pese a algunas pérdidas operacionales y alguna anecdótica en combate, aparte de las inevitables bajas por desgaste y obsolescencia, contaba con nada menos que siete fragatas blindadas, once fragatas de hélice, veintisiete buques de hélice de segunda y tercera clase, veinticinco vapores de ruedas, once transportes de vapor y dieciocho cañoneros de vapor, una corbeta de vela, tres bergantines y cinco urcas de vela, además de los siguientes buques desarmados o afectos a tareas auxiliares: dos navíos, una fragata y dos corbetas, todos de vela, tres vapores de ruedas y dos buques oceanográficos. Es decir: nada menos que ciento siete buques y diez más en desarme o auxiliares.

Aquello situaba a la Armada de nuevo como la tercera potencia naval del mundo, solo superada por la británica y la francesa, aunque la distancia respecto a ellas se había hecho mucho mayor que a fines del XVIII.

Esta afirmación parece muy discutible si no analizamos la situación general en 1868: los Estados Unidos, salidos de su agotadora guerra de Secesión, es cierto que poseían una gran cantidad de buques, y con algunas mejoras en artillería punteras para la época. Pero eran en general barcos solo aptos para operaciones costeras o fluviales, como los monitores y pequeños vapores, y sin capacidad oceánica. Por otra parte, construidos ante una urgente necesidad, acusaban las atropelladas obras (muchas de sus maderas estaban sin curar) por lo que su vida operativa fue muy corta. Bueno es recordar que en la crisis del *Virginius*, de cinco años después, la US Navy no se consideró en condiciones para afrontar la Armada. Rusia, apenas recuperada de su derrota en la guerra de Crimea, presentaba igualmente una marina cuyos buques estaban más pensados para la defensa de sus propias costas, aparte de su tradicional y crítica desventaja de tener sus flotas divididas entre el Báltico y el mar Negro, fundamentalmente.

En cuanto a Alemania, aún no se había verificado su unión, y la flota prusiana era bastante irrelevante. Por lo que se refiere al nuevo reino de Italia y al viejo Imperio austríaco, es cierto que se embarcaron en una carrera naval y que dispusieron de numerosos buques, entre ellos, los nuevos blindados, pero básicamente limitados en todos los sentidos a su disputa por el pequeño Adriático.

EN TODOS LOS MARES

Si se aduce que las cifras de buques no demuestran más que su incremento, hay que recordar que lo verdaderamente significativo fueron las misiones que afrontaron, en todos los mares y con una muy especial significación.

A menudo se olvidan, o no se valoran adecuadamente, las grandes expediciones a Portugal e Italia, en misiones que hoy calificaríamos de paz, las intervenciones en México o Santo Domingo, su papel en la guerra de África de 1859-60, la ocupación de las Chafarinas o la puesta en marcha de la ocupación española en Guinea.

Por no hablar del Pacífico español, donde proseguían las tareas de exploración y cartografía de un territorio tan vasto, la lucha contra la piratería en Filipinas, la importante participación española en la campaña de Cochinchina (actual Vietnam) o la atención a los intentos de expansión de otras potencias en esta aún poco conocida área, más de la tercera parte de la extensión del planeta. O la prestada a las nuevas potencias asiáticas emergentes: China y Japón, con la primera visita oficial de un buque de la Armada a este último país en 1864.

Pero el acontecimiento más señalado y en todo el mundo civilizado fue la llamada «campaña del Pacífico», en la que España, por errores políticos y diplomáticos, se vio enfrentada a las naciones hermanas de Chile y Perú, y más secundariamente a Bolivia y Ecuador. Y con la demostración tajante de que, si políticos y funcio-

narios fracasaron en la crisis, los marinos españoles dieron lo mejor de sí mismos, y en todos los órdenes, constituyendo un ejemplo a seguir para muchos otros marinos de todo el mundo, como tendremos ocasión de demostrar en estas páginas.

Y con el colofón de que, en medio de esta campaña, se resucitaran viejos laureles, con la vuelta al mundo de la fragata Numancia, en una época en que los nuevos, grandes y pesados buques se tenían por incapaces de largas travesías oceánicas, y ello tras sonoros desastres al ser emprendidas por otros países. Así, la gesta de Elcano tuvo una confirmación más de trescientos años después.

Todo aquello provocó el más grande entusiasmo en España, viendo el camino de la regeneración del tan probado país, como demuestran las sentidas páginas de Benito Pérez Galdós o de Gustavo Adolfo Bécquer al informar de tales logros o narrarlos literariamente.

Por ello aún hoy las calles y plazas de cualquier ciudad española llevan los nombres de «Pacífico», «Callao», «Numancia», «Abtao», «Méndez Núñez» y tantos otros, por no hablar de «Marina Española», la plaza madrileña donde está el Senado.

LOS MARINOS

Nada de ello hubiera sido posible sin el plantel de jefes y oficiales de que dispuso la Armada por entonces, forjados en esas duras campañas y con el firme propósito de recuperar el papel que tuvo la Armada en siglos anteriores y el prestigio del país en el exterior.

De entre esa pléyade de hombres hemos escogido a cuatro de los principales, evidentemente no todos, pero unidos en la campaña del Pacífico y, más concretamente, en su momento cumbre: el combate del Callao el 2 de mayo de 1866, fecha escogida precisamente por su jefe, Méndez Núñez, en recuerdo del levantamiento popular que quiso poner fin a la invasión napoleónica.

Como se comprobará, fueron hombres muy distintos en sus realizaciones, pero todos dieron lo mejor de sí mismos no solo como militares y marinos, sino en campos como la ciencia, la técnica o incluso la cultura, en el ideal de devolver a su país a mejores y pasados tiempos.

Aquel tan generoso como esforzado intento es, en general hoy desconocido salvo tal vez en casos muy concretos, o subvalorado por la errónea suposición de que fue irrelevante o poco menos, juzgándolo más por las ventajas concretas y materiales que consiguiera España en esa época, que por el valor, pericia y tenacidad de los marinos españoles de entonces.

Esta visión, que pretende ser realista y no consigue sobrepasar las fronteras del cinismo, olvida que no eran precisamente los marinos los que definían y articulaban esa política exterior, sino sus disciplinados ejecutores.

Y como comprobará el lector en las páginas que siguen, si alguien dejó que desear entonces fueron los gobiernos de Isabel II en este aspecto, y poco o nada se puede reprochar a los que, siempre con medios inferiores a los necesarios, con órdenes a menudo confusas, contradictorias o hasta inexistentes, supieron salir con bien de crisis más que complicadas.

Todo por el honor de su bandera, la bandera que dio a la Armada Carlos III y que se hizo de España justamente en el reinado de Isabel II. Aunque, de nuevo e increíblemente, muchos desconozcan estos decisivos hechos.

CAPÍTULO 1

CASTO MÉNDEZ NÚÑEZ

Agustín Ramón Rodríguez González

Uno de los mayores ejemplos de liderazgo personal que registra la historia contemporánea de España es el de un marino, hijo de un modesto empleado de Correos de Vigo, que por su trayectoria profesional ha merecido ver su nombre y sus hechos conmemorados en los callejeros de todas las ciudades españolas y ser ensalzado por literatos de su época de la talla de Galdós y Bécquer, hasta llegar a ser propuesto para regente del reino tras la Revolución de 1868, que destronó a Isabel II, muriendo de enfermedad poco después, con solo 45 años.

La Armada lo ha recordado dando su nombre reiteradamente a sus barcos, como a una fragata blindada (hasta 1886), un crucero ligero (1922-1963), un destructor (1973-1992) y una nueva fragata de la exitosa clase F-100 desde 2007. Así, y pese a los avatares y cambios políticos, ha sido celebrado casi constantemente durante los 150 años desde la fecha de su fallecimiento. Y en el último buque, asociado a algunos tan ilustres como Cristóbal Colón, Álvaro de Bazán o Blas de Lezo.

Es cierto que Méndez Núñez no descubrió un nuevo mundo ni ganó batallas tan decisivas como Lepanto, las Terceras o Cartagena de Indias, pero la significación de su figura rebasa ampliamente sus propios logros navales y militares, hasta convertirse en un modelo de conducta y en un referente del mejor patriotismo español.



Un retrato fotográfico de D. Casto Méndez Núñez, en los últimos años de su corta pero fecunda vida (col. García Martínez).

PRIMEROS AÑOS

Nacido en Vigo el 1 de junio de 1824, antes de los 16 años sentó plaza de guardiamarina, ascendiendo el 11 de junio de 1846 a alférez de navío y convirtiéndose así en oficial de la Armada, antes de lo que le correspondía por sus notables servicios en la expedición de reconocimiento a Guinea Ecuatorial a bordo del bergantín Nervión, que le valió su primera recompensa: la cruz de Fernando Poo. Nuevos servicios, ahora en la expedición española en ayuda del papa Pío IX, le valieron la cruz y la medalla del pontífice.

Combinando servicios embarcado y en tierra, destacó además por su preparación técnica, formando parte de la comisión creada con objeto de planear el proyecto de ferrocarril entre Tarragona y Reus (1856) y traduciendo del inglés (idioma que desconocía cuando ingresó en la Armada) el Tratado de Artillería del almirante británico Howard Douglas.

Ascendido a teniente de navío en 1850, pasó a prestar servicios en Filipinas, verdadera escuela de la Armada durante el siglo XIX, por lo que era un destino casi obligado para los marinos, en contraste con los oficiales del Ejército, que raramente eran destinados a tal archipiélago. Lo lejano de aquellas islas, aún poco conocidas y cartografiadas, expuestas a huracanes y tifones, con aún escasa presencia española y reducidos recursos de toda índole, así como el peligro de la piratería de los musulmanes de Joló y Mindanao, el de contrabandistas europeos (singularmente de armas para los referidos piratas) y las apetencias y presiones imperialistas de otras potencias sobre el archipiélago y sobre los intereses españoles, formaban un cuadro de notable exigencia para los jóvenes oficiales de la Armada allí destinados, con buques de dotaciones mayoritariamente indígenas y operando en difíciles condiciones a mucha distancia de sus bases y sin posibilidad de obtener órdenes, informaciones o apoyos de cualquier clase, al menos en un tiempo razonable. Y es de notar que aquellos fueron años de la introducción del vapor en los buques de todas las marinas, lo que suponía todo un revolu-

cionario cambio, por no hablar de los sucedidos en la artillería, el armamento portátil y en otros muchos aspectos.

Y pese a tales desafíos, sus calificaciones desde su ingreso no dejaron de mejorar constantemente hasta llegar a la excelencia.

UN TAJANTE EJEMPLO DE LIDERAZGO TÁCTICO

Conviene ahora que nos detengamos en un hecho de armas que supuso el verdadero ascenso a la gloria de nuestro personaje, aún a riesgo de parecer excesivamente detallistas, por su significación posterior y por lo poco conocido de los hechos que se tratan.

Uno de los focos de la piratería musulmana estaba en la gran isla de Mindanao, y bien al interior, con acceso al mar por el «Río Grande de Mindanao», lo que obligaba al atacante a una peligrosa y problemática navegación por esas aguas fluviales.

Contando con ello, los piratas construyeron una de sus bases en Pagalugán, en la *cotta* o fortificación que le dio nombre. Se trataba de una fortificación de forma cuadrangular, con muros de siete metros de altura y seis de anchura, más que suficientes para resistir cualquier intento de asalto y muy capaces de absorber sin graves daños el fuego de las pequeñas o medianas piezas de los buques ligeros españoles que se utilizaran para batirlas y abrir brecha para facilitar el asalto.

Para dificultarlo aún más, cavaron un amplio foso alrededor de la fortaleza, lo que hacía su acceso prácticamente imposible. Ello sin contar que la *cotta* estaba a orillas del río, para acoger sus propias embarcaciones, y rodeada de un manglar o bosque pantanoso, que dificultaba enormemente al atacante la aproximación para el ataque, la construcción de obras de asedio y la mera permanencia en un entorno donde la humedad, el calor y las enfermedades tropicales dificultarían el asedio hasta hacerlo imposible por poco que se dilatara en el tiempo.

Las dificultades para tomar semejante fortificación eran muchas, pero además los defensores la dotaron de cuatro piezas de calibre medio para su defensa, de numerosas lantacas (cañones ligeros) y de una buena guarnición, compuesta de no menos de quinientos hombres en la misma fortaleza y otros mil en los insalubres terrenos adyacentes, desde los que podrían atacar a cualquier fuerza desembarcada. Por último, y para impedir o dificultar seriamente la llegada hasta allí de una expedición naval, pues por tierra aquella misión sería prácticamente imposible, cerraron el río con una «talanquera» o barrera de troncos ligados entre sí por maromas y vegetación, que impidiera el paso de los buques.

Conquistar semejante enclave iba a ser una misión muy difícil, tanto para temer que se convirtiera en un desastre, con las inevitables consecuencias de todo orden.

Pero se decidió intentarlo en 1861, con una expedición combinada del Ejército, que aportaría el núcleo de la fuerza de desembarco, y de la Armada, que aportaría los buques para la operación anfibia.

La fuerza del Ejército se componía de las compañías de preferencia, cazadores y granaderos, de los regimientos de la guarnición de Filipinas «Príncipe» e «Infante», junto con una batería de cuatro cañones de campaña y una sección de obreros, que, salvo los oficiales y bastantes suboficiales, estaban compuestas por indígenas, magníficos soldados, y más en ese entorno, muy motivados para luchar contra los piratas. Ostentaba el mando el coronel D. José Ferrater.

La de la Armada consistía en las goletas Constancia y Valiente, cañoneros a vapor números 5, 12, 13 y 18, respectivamente, de nombres Luzón, Arayat, Pampanga y Taal, y las falúas números 1, 11, 13, 14, 36 y 37, también con mandos europeos y marinería indígena. Para el transporte de la expedición terrestre se movilizaron tres pequeños mercantes: el Scipión, la Soledad y el San Vicente. El mando naval se confió al recientemente ascendido a capitán de fragata D. Casto Méndez Núñez, que acababa de dejar el de la corbeta Narváez y ser nombrado jefe de la División de Fuerzas Sutiles del Sur de las Visayas. Eran comandantes respectivos de las dos goletas los tenientes de navío José Malcampo y Zoilo Sánchez Ocaña.

Es de señalar, para valorar debidamente aquellos buques, que las goletas eran simplemente unos grandes cañoneros de unas 500 toneladas tan solo, con máquina de vapor y hélice, armadas con dos cañones de a 32; que los cañoneros apenas eran de unas 50 toneladas, también de hélice, y las falúas, simples botes grandes de vela y remo, armados unos y otros con un pequeño cañón a proa. (3)

La expedición sumaba así unos 850 hombres, distribuidos en las cuatro compañías mencionadas, una batería y la sección de obremos, las dos goletas, cuatro cañoneros y seis falúas, aparte de los tres mercantes. El mando supremo lo tuvo el coronel Ferrater, por su mayor graduación que Méndez Núñez, cuyo grado equivalía al de teniente coronel recién ascendido.

El 16 de noviembre se reunió la expedición y remontó las complicadas aguas fluviales hasta llegar cerca de su objetivo, al comienzo de un recodo del río, ordenando Ferrater desembarcaran dos compañías en misión de reconocimiento.

Tras intimar a la fortaleza a su rendición, e idas y venidas de parlamentarios, a las 4:30 de la madrugada del 17 de noviembre, los buques rompieron fuego con sus cañones contra la fortaleza y los botes pusieron en tierra dos compañías de cazadores y una de granaderos, apoyados por dos piezas de campaña, generalizándose el fuego por ambas partes. Poco antes los buques habían conseguido romper la talanquera, para permitir el paso de la expedición.

Pero el terreno en torno a la fortaleza era muy difícil, los enemigos ocultos en el manglar hacían un fuego formidable, y los altos y espesos muros impedían el asalto, mientras que las piezas desembarcadas apenas podían moverse en aquel terreno pantanoso, y ni ellas ni las de los buques eran capaces de abrir brecha en las anchas murallas enemigas.

Por su parte, el cañonero Luzón tuvo una avería en su máquina, siendo alcanzado por dos cañonazos enemigos, y los botes empezaron a traer de vuelta un elevado número de heridos desde las 7:30 de aquella mañana.

Ante la perspectiva de un completo desastre, el coronel Ferrater se decidió por una oportuna retirada, antes de que las cosas empeo-

raran, indudablemente la inteligencia acumulada sobre el terreno, fortificaciones y entidad del enemigo había sido muy insuficiente. Pero Méndez Núñez, que había desembarcado para reconocer la situación, decidió animar a su desalentado superior, con una frase que no tardaría en hacerse legendaria: «¡La Marina no se retira!», lo que cambió la situación por completo.

Nada mejor que las propias palabras de Méndez Núñez para narrar los hechos subsiguientes:

... estando ya de acuerdo con el Sr. Coronel de EM (Ferrater) ordené a aquel y al Comandante de Infantería D. Francisco Moscoso, que mandaba la fuerza de tierra después de la herida del Comandante García Carrillo, estuviesen listos para escalar el muro, y regresando a bordo de la *Constancia*, dispuse se colocase en las crucetas, vergas y bauprés toda la fusilería disponible y a su comandante la orden de levar y embestir a la cotta con la proa, a toda máquina, lo que se verificó con la mayor inteligencia, y a las ocho y cuarto, con el mayor entusiasmo, al grito de «¡Viva la Reina!» se dio el abordaje a la fortaleza enemiga, saltando simultáneamente sus muros la marinería y tropa que se hallaba a bordo de la *Constancia* y los que se hallaban en tierra. Entonces se trabó una lucha cuerpo a cuerpo que duró por espacio de un cuarto de hora, durante la cual fue atravesado de parte a parte por un balazo encima de la tetilla izquierda el Teniente de Navío jefe del trozo de asalto (Malcampo) y tomó el mando de la marinería el Alférez de Navío D. Pascual Cervera y Topete. A las ocho y media el enemigo empezó a emprender la huida por la espalda de la cotta, pero dominado este espacio por la colisa (cañón giratorio) de proa de la *Constancia*, se le hizo un nutrido fuego de metralla y fusilería que le causó un gran número de bajas. Poco después éramos completamente dueños de la fortaleza y el pabellón español victorioso flotaba sobre sus muros, siendo saludado con el mayor entusiasmo por las tropas de mar y tierra. (4)

Así, de forma tan valiente como gallarda, se dio el asombroso hecho, creemos que único en la historia naval del mundo, de que una fortaleza fuera tomada al abordaje, hazaña que demuestra, más que cualquier calificación, el temple y la decisión de Casto Méndez Núñez, consiguiendo con su decisión que aquella operación que

ya lindaba en el desastre se convirtiera en un gran e inesperado triunfo, con las consecuencias de todo tipo derivadas de ello, incluyendo, por supuesto, las referentes a la moral del enemigo y a la de las fuerzas propias.

Al día siguiente, Méndez Núñez embarcó en el cañonero Pampanga y, acompañado de dos botes de las goletas, remontó el río un largo trecho, en misión de reconocimiento, pero el enemigo había desaparecido.

Las bajas en el bando vencedor fueron sensibles: con dieciocho muertos, noventa y ocho heridos y nueve contusos. Y entre ellas, mandos como Malcampo y el comandante Moscoso. Casi todas se produjeron por arma blanca, o por metralla disparada por los cañones y lantacas enemigos, pero pocas por armas de fuego individuales. El total suponía en torno a un 14,7 % de la fuerza expedicionaria, lo que prueba la dureza de la lucha.

Por lo que se refiere a las bajas de la Armada, la Constancia, que encajó seis cañonazos del enemigo, contó un muerto y seis heridos; la Valiente, siete heridos y un contuso; cuatro heridos el Luzón, que sufrió varios impactos y la avería de la máquina; el Arayat, un muerto y cinco heridos; el Pampanga, un muerto y seis heridos, y el Taal, un muerto y cuatro heridos, en cuanto a las falúas números 14, 36 y 37, sumaron otros tres heridos.

De los piratas se recogieron unos 110 cadáveres en la *cotta* y otros 26 en los alrededores, pero, dada su costumbre de recuperarlos a toda costa por su religión, se estimó que debieron ser bastante más numerosos, hasta los dos centenares. Entre ellos, el *datto* (jefe principal) Maghuda y el primogénito de otro jefe.

Se juzgó inconveniente bajo todos los puntos de vista guarnecer la fortaleza tomada, por lo que se voló con explosivos y se completó su demolición hasta los cimientos, tras lo cual la expedición volvió a embarcar y emprendió el regreso con la noticia de la sensacional victoria.

Otro detalle curioso fue que los que abordaron la *cotta* desde la Constancia lo hicieron tanto por el bauprés, el palo casi horizontal en el extremo de proa, como por tablones que sirvieron de pasa-

rela entre el buque y los muros, estando la goleta en un ángulo de unos 60° con el lienzo de la muralla, en disposición que recuerda curiosamente las famosas palabras de Cervantes en el «Discurso de las Armas y de las Letras» del *Quijote*, rememorando la batalla de Lepanto y la dificultad y el peligro que suponía un abordaje.

Tal hecho de armas, de gran repercusión en la opinión pública, tanto en España como en Filipinas, significó un nuevo y bien merecido ascenso para Méndez Núñez, que, habiendo sido ascendido a capitán de fragata el 3 de mayo de 1861, pasó a capitán de navío el 30 de enero del año siguiente, apenas nueve meses después.

NUEVOS SERVICIOS

Al mando del ya veterano y mal conservado vapor de ruedas Isabel II, y pese a las deficiencias de su buque, prestó distinguidos servicios al ser destinado al convulso Caribe. En el primero de ellos, y reinando la guerra civil en Venezuela, ante la terrible situación en el asediado Puerto Cabello, logró aunar la firmeza con la diplomacia, y llevar los oportunos recursos y ayuda para los neutrales allí atrapados, sin disparar un tiro.

Poco después, y ante la comprometida situación de la sitiada guarnición de Puerto Plata, en Santo Domingo, en donde después de haber solicitado y obtenido la reincorporación a España había estallado una revolución contraria a la voluntaria anexión. Con su viejo vapor tomó 650 hombres de desembarco, caballos y cañones, y navegando en una noche sin luna y en medio de peligrosos escollos, consiguió sin problema ni baja alguna llevar el decisivo refuerzo.

Puesto ahora al mando de la fragata de hélice Princesa de Asturias, siguió prestando activamente sus servicios en aquellas aguas. Como recompensa a sus capacidades, se le nombró nada menos que director de Personal en el Ministerio de Marina, cargo en el que apenas

duró un año, pese a sus evidentes ventajas de todo género, pero en el que no se encontraba a gusto, viendo y padeciendo las luchas partidarias de la época y las constantes pugnas por el medro personal de cada una de las personas y facciones.

Premio a su capacidad y a su honestidad fue el conferirle el mando en 1864 de la nueva fragata blindada Numancia, un buque revolucionario para la época, con su casco de hierro y su blindaje, en la senda de la francesa Gloire y la británica Warrior. Demostración evidente de la estima y consideración que se tenían a sus capacidades fue que se le permitió elegir toda la oficialidad del buque y escoger también entre subalternos y marinería.

Y es de destacar la preocupación, como buen líder, por la gente que tenía a sus órdenes, prueba de ello son los álbumes de fotografías de miembros de su dotación que aún se conservan en el Museo de Pontevedra, incluso de simples marineros, en una época en que tal técnica estaba aún en sus comienzos. Y de todos era sabido que procuraba estar al tanto de las circunstancias personales hasta del último de sus subordinados, con las consecuencias esperables.

El reto de mandar un buque tan novedoso era formidable, especialmente porque se suponía que tales buques serían todo un problema higiénico y sanitario en largas navegaciones oceánicas para sus dotaciones, y un problema serio de navegación, al ser muy pesados para afrontar mares tempestuosos. Pero ese fue el menor desafío que tuvo que afrontar.

UNA CRISIS IMPREVISTA

Planeada desde 1860 pero retrasada en su salida hasta el verano de 1862 estaba por entonces en puertos del Pacífico americano una expedición al mando de nada menos que un descendiente de los colaboradores de Colón, Luis Hernández Pinzón. Compuesta por dos fragatas, la Resolución y la Triunfo, y dos goletas de hélice, la

Covadonga y la Vencedora, su misión era de prestigio, «mostrando la bandera» en las antiguas posesiones españolas en América. Paralelamente embarcaba una expedición científica de los más altos vuelos, como para recordar los laureles de la Marina Ilustrada.

Todo fue bien en los puertos atlánticos, pero al desembocar en el Pacífico, los problemas parecieron agolparse: España aún no tenía relaciones diplomáticas regulares con Chile y con Perú, por problemas sobre quién debería sufragar la deuda pública de esas antiguas posesiones españolas, y en estos países muchos temieron que la expedición escondiera un intento de reconquista de la metrópolis de sus antiguas posesiones, hecho nada improbable si se recuerda que por entonces estaba en pleno auge la intervención francesa en México.

Las reticencias se agravaron especialmente en Perú, ante el tratado dado a unos emigrantes españoles, de los que uno resultó muerto y cuatro heridos. Ante las reclamaciones de Pinzón y del plenipotenciario español, el tan sinuoso como inepto Eusebio Salazar y Mazarredo, alto cargo del Ministerio de Estado (Exteriores), la tensión creció hasta que Pinzón decretó la ocupación de las peruanas islas Chinchas sin violencia y para enfatizar la reclamación, entonces muy importantes económicamente por sus exportaciones a todo el mundo de guano, un valioso abono natural. A todo esto, Salazar había ocultado al marino las instrucciones puramente pacíficas y conciliatorias del Gobierno de Madrid, sirviendo a intereses muy personales. Aquello provocó la dimisión de Pinzón y la destitución de Salazar. Y a ello se unió el incendio accidental de una de las fragatas españolas, la Triunfo, con la pérdida total del buque, aunque sin desgracias personales.

Tomó el mando de la escuadra José Manuel Pareja, que curiosamente había nacido en Lima, hijo del héroe de Trafalgar y líder de la causa «realista» durante la emancipación en Perú y especialmente en Chile. Previendo nuevos problemas, se enviaron desde España tres fragatas más en refuerzo. Pero Pareja optó claramente por la vía diplomática, firmando un acuerdo con el ministro peruano Vivanco y ordenando la evacuación de las Chinchas, con lo que todo parecía tranquilizarse.

Sin embargo, en Perú muchos lo juzgaron como un agravio a la dignidad del país, y en un descanso de las dotaciones de la escuadra en el puerto del Callao, turbas enloquecidas atacaron violentamente a los marinos españoles y, aparte de vejaciones y heridas, mataron al cabo Esteban Fradera. Aunque no hubo un rompimiento formal de hostilidades, la tensión acumulada estalló en una guerra civil, entre los partidarios de la paz con España y los de la guerra, venciendo estos últimos al mando del general Prado.

Pareja había hecho mientras tanto rumbo al sur con su escuadra, buscando un acuerdo con las autoridades chilenas, que habían apoyado a su vecino del norte en la crisis. Pero aquí el marino no supo hallar una vía de entendimiento, y ante las algaradas contra intereses y ciudadanos españoles, decretó el bloqueo de la costa chilena por su escuadra.

Aún no se había declarado la guerra, pero ante el gran daño a la economía chilena, muy dependiente del comercio marítimo para sus intercambios con el exterior, la corbeta Esmeralda, arbolando pabellón neutral, atacó por sorpresa y apresó tras duro combate a la muy inferior goleta española Covadonga ante Papudo. Al enterarse Pareja del hecho, y creyendo que también había sido apresada la otra goleta, la Vencedora, se sintió abrumado por la responsabilidad y se suicidó. (5)

MÉNDEZ NÚÑEZ ASUME EL MANDO

A todo esto, Méndez Núñez acababa de incorporarse a la escuadra de operaciones con la Numancia, siendo ascendido a brigadier (hoy contralmirante), correspondiéndole el mando supremo. La situación era la imaginable, tras el estrepitoso fracaso de la diplomacia en resolver una cuestión menor que se había ido complicando, y la dimisión de Pinzón y el suicidio de Pareja, sus antecesores en el

mando de la escuadra. Y a eso se añadió el que tuviera que asumir también el papel de plenipotenciario en las negociaciones con las repúblicas americanas, mientras Ecuador y Bolivia se sumaban al frente de lucha.

Tampoco era menor el problema de hacerse cargo de una escuadra que no tenía puertos de acogida desde el estrecho de Magallanes a las costas colombianas, con lentas y problemáticas comunicaciones con Madrid en una situación tan difícil como variable y compleja. Por no hablar de que era bastante más joven y moderno en la Armada que sus subordinados, los comandantes de los buques de la creciente escuadra, de caracteres personales e ideologías muy diversos, que tenían que aceptar al más joven y recién llegado como jefe.

Pero a todo ello supo sobreponerse con auténtico liderazgo: como la escuadra conjunta chileno-peruana se hubiera refugiado en Chiloé, en un archipiélago de muy peligrosas aguas, envió a dos fragatas a combatirla, esperando así un arreglo y la devolución de la Covadonga y los prisioneros, pero en el indeciso combate de Abtao, los aliados optaron por refugiarse en una ensenada inaccesible y nada se resolvió. Prueba de la peligrosidad de aquellas aguas es que los aliados americanos perdieran por accidente una fragata y un vapor armado.

Méndez Núñez repitió la expedición, ahora con la Numancia y otra fragata, pero los aliados se habían refugiado en un lugar aún más inaccesible, por lo que no logró su empeño. Sin embargo el nuevo ataque disuadió a los aliados de cualquier iniciativa, permaneciendo allí refugiados pasivamente durante toda la contienda, y además se apresó al vapor Paquete del Maule, con más de un centenar de oficiales, marineros y soldados chilenos, que debían reforzar las dotaciones de los blindados comprados en el exterior. Estos prisioneros se ofrecieron para un intercambio por los de la Covadonga, a lo que incomprensiblemente se negó el Gobierno chileno.

No quedaba pues otra opción, para castigar el apresamiento de la goleta, que bombardear el puerto de Valparaíso, según le ordenaba el Gobierno de Madrid a Méndez Núñez. Al marino le repugnaba profundamente tal acción, pero la aceptó por disciplina y porque no

veía otra solución. Por otra parte, una escuadra británica al mando de lord Denman y otra estadounidense, al del comodoro Rodgers, se oponían resueltamente al bombardeo, siguiendo instrucciones de sus gobiernos. Y aquello parecía un obstáculo insalvable, especialmente porque los estadounidenses llegaron a realizar preparativos para el combate para disuadir a los españoles de tal acción.

Pero la firmeza de Méndez Núñez y sus dotes diplomáticas, así como la indefendible actitud del Gobierno chileno, allanaron el camino, y tanto Denman como Rodgers aceptaron finalmente que era la única opción posible. También es cierto que a Méndez Núñez le repugnaba bombardear una ciudad sin defensas (los chilenos habían retirado los cañones de las baterías del puerto), por lo que el marino español avisó con cuatro días de antelación del bombardeo, para la evacuación de la ciudad, y el fuego fue dirigido exclusivamente contra edificios oficiales y contra los almacenes del puerto, con lo que las pérdidas humanas fueron anecdóticas, en torno a dos muertos y algunos heridos, en el peor de los casos y por su propia responsabilidad. Más que el hecho en sí, lo que asombró en España y en el mundo que seguía de cerca los acontecimientos fue que el marino se supiera imponer de esa manera a británicos y estadounidenses y actuara incluso con su consentimiento y hasta con declarada admiración.

LA GLORIA

La cuestión con Chile quedaba zanjada, al menos momentáneamente, pero aún quedaban por satisfacer las diferencias y agravios con Perú, así que Méndez Núñez ordenó a su escuadra dirigirse al principal puerto peruano, El Callao, no lejos de la capital, Lima, fondeando ante él un 27 de abril del mismo año 1866.

Y allí escribiría una de las más grandes páginas de la historia de la Armada española y por la que es más conocido, recordado y

puesto como ejemplo, y no solo en España, como veremos, sino incluso mundialmente, lo que nos obliga a una narración más detallada de los hechos.

LAS RAZONES DE UNA DECISIÓN

Sin perder un momento, el mismo día de su llegada, Méndez Núñez dirigió un manifiesto al cuerpo diplomático extranjero acreditado en Lima, advirtiendo que en el plazo de cuatro días bombardearía El Callao y señalando las razones que lo asistían para ello.

En primer lugar, recordaba que el acuerdo Vivanco-Pareja había solucionado o proporcionado los medios de solucionar todos los posibles contenciosos que pudiera haber entre España y Perú. España reconocía la independencia de la joven nación y quedaba claro que no albergaba ningún propósito imperialista.

Pero se produjeron los incidentes del Callao y Lima pocos días después, que terminaron con el asesinato del cabo de marinería Esteban Fradera, las heridas a otros miembros de la escuadra y los asaltos a comercios y domicilios de españoles residentes en una y otra ciudad. Sin embargo, España se abstuvo de represalias e incluso de nuevas reclamaciones diplomáticas, considerando los hechos como producto de una minoría sediciosa y no del sentir ni del Gobierno ni del pueblo peruano. Y señalaba que otras potencias no hubieran actuado tan benévolamente.

Como ya sabemos, a poco estalló en Perú una revolución y guerra civil, provocada por el partido de los que deseaban la guerra con España. Aunque esto era conocido, la escuadra se abstuvo de cualquier intervención en favor del Gobierno, considerando que sería una indeseable injerencia en los asuntos internos del país.

Subido al poder el dictador general Prado, y tras diversos incidentes que mostraron su menosprecio al embajador español en Lima y llegaron hasta retirar la vigilancia de la embajada y permitir agresiones contra ella, Prado declaró nulo el anterior tratado. Poco después, los buques peruanos se unían a los chilenos en Chiloé, par-

ticipando en la subsiguiente campaña, y ambos países concertaron una alianza defensiva y ofensiva contra España. Mientras, y sin previo aviso, se prohibía realizar cualquier transacción o negocio a los españoles allí residentes y se les impedía abandonar Perú.

Todo demostraba que la diplomacia era inútil, y por ello se veía en la obligación de:

... hacer sentir a ese gobierno el castigo a que por su conducta se ha hecho acreedor, por más que deplore los males que con él ha de acarrear, sin deseo alguno de hacerlo, a un pueblo víctima de la mala fe y ambición de los hombres que hoy rigen sus destinos.

Pero justamente entonces, el 1 de mayo, llegó al Callao el alférez de navío Álvarez de Toledo con despachos del Gobierno español. En ellos, y tras criticar muchas de las acciones hasta entonces decididas por Méndez Núñez, se le decía que debía volver a España sin tardanza, poniendo fin a la campaña. La contestación del jefe de escuadra al mensajero fue antológica: «Mañana bombardeo El Callao, usted no ha llegado todavía, llegará pasado mañana, y en cuanto me comunique la orden del gobierno, me apresuraré a cumplirla».

La comunicación del Gobierno llevaba fecha del 27 de marzo, y, como ya había quedado en evidencia, el retraso de tales comunicaciones hacía que muchas veces fueran impracticables cuando llegaban, porque se había dado gran autonomía al jefe de la escuadra, que, además, no olvidemos que era el plenipotenciario español en el área.

Los reproches del Gobierno debieron dolerle especialmente, pues había tomado el mando en circunstancias más que difíciles, tras el suicidio de Pareja, y lo menos que puede decirse es que desde entonces las instrucciones recibidas habían sido contradictorias o claramente erróneas. El Gobierno que le había ordenado bombardear la indefensa Valparaíso no podía impedirle ahora atacar las formidables defensas del Callao.

No era un capricho ni una cuestión personal: el jefe de escuadra pensaba que, si renunciaba al ataque, daba la razón a los enemigos y neutrales que no se cansaban de decir que la pomposa escuadra

española no sabía sino apresar pacíficos mercantes o bombardear ciudades indefensas, incluso la campaña de Chiloé podría verse como algo fruto de la renuencia de la escuadra a enfrentarse con un enemigo declarado, pretextando la dificultad de navegación por aquellas peligrosas y poco conocidas aguas.

Abandonar ahora, tras tan poco lucida campaña, iba en detrimento del honor de la escuadra, de la Armada y de España, y eso no podía permitirlo el gran marino. Todo había comenzado como una misión de paz y prestigio, y, ya que la guerra se había producido, el salvar el prestigio era fundamental. Si el Gobierno le había dicho ante Valparaíso y las escuadras británica y estadounidense que más valía «sucumbir con gloria en mares enemigos que volver a España sin honra ni vergüenza», lo que provocó su respuesta de «Primero honra sin Marina que Marina sin honra», ahora aún había más razones para defender aquella postura.

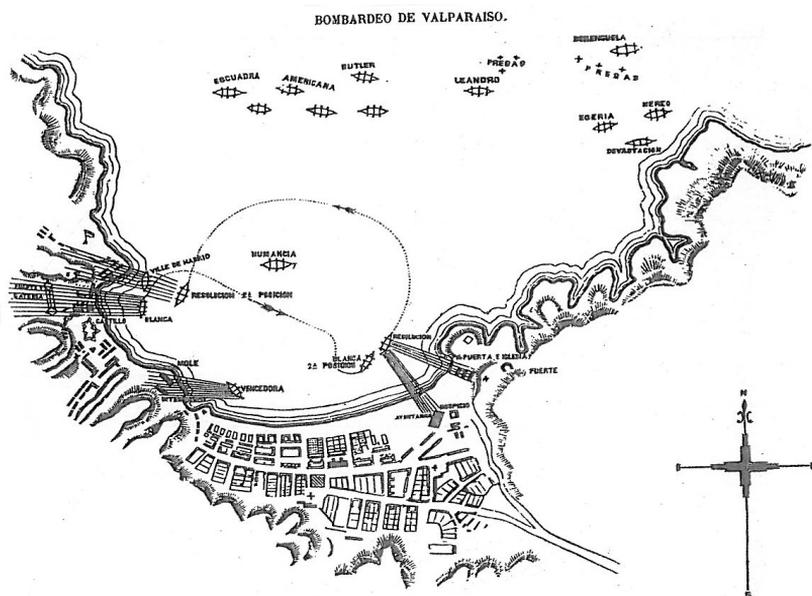
Aquello era también el sentir mayoritario de los mandos y de hasta las dotaciones de la escuadra, cansados de la ya larga e infructuosa campaña y deprimidos por el bombardeo de Valparaíso. Solo Pezuela, el capitán de navío más antiguo, mostraba sus dudas, pues estimaba suicida el que la escuadra atacara las poderosas defensas peruanas, en lo que no le faltaba razón, pero se impuso la decisión del jefe, respaldada por la inmensa mayoría.

Para valorar lo valiente y hasta temerario de la decisión, conviene hacer un poco de historia con las experiencias anteriores de bombardeo de plazas por escuadras y del efecto en general de los nuevos proyectiles explosivos en buques de madera.

Tal vez el primer combate naval importante en el que los nuevos cañones «bomberos» mostraron su letalidad fue el de Sinope, el 30 de noviembre de 1853. En él, una escuadra rusa de seis navíos, dos fragatas y dos vapores, con un total de 760 cañones, de ellos unos 200 del nuevo modelo, y, al mando del almirante Najimov, se enfrentó a otra otomana de siete fragatas, tres corbetas y dos vapores, con 410 cañones, al mando de Osmán Bajá.

En un combate tradicional, con proyectiles esféricos de bala sólida, los turcos hubieran perdido alguno de sus buques por hundi-

miento, pero la mayoría lo hubieran sido por apresamiento, tras un bombardeo de varias horas, tras ser poco a poco desarbolados, desmontados sus cañones y averiados. Ahora bastaron muchas menos para que todos los buques otomanos, excepto un vapor que logró escapar, fueran literalmente pulverizados por las explosiones y los incendios, con un total de unas tres mil bajas contra unas trescientas de sus enemigos. Las nuevas granadas explosivas no solo astillaban la madera y causaban graves averías, sino que producían graves incendios en los buques, sobre todo al originarlos secundarios en la munición, carbón y otros materiales inflamables.



El bombardeo de Valparaíso al rechazar los aliados la solución diplomática. A notar que, aparte de los reiterados avisos, la escuadra solo bombardeó edificios e instalaciones oficiales, no el casco urbano (Novo y Colson).

LOS AUTORES

AGUSTÍN RAMÓN RODRÍGUEZ GONZÁLEZ



Nacido en Madrid en 1955, es doctor en Historia por la Universidad Complutense; académico correspondiente de la Real Academia de la Historia y numerario de la Real Academia del Mar. Es también asesor colaborador del Museo Naval.

Hasta la fecha ha publicado 41 libros sobre historia naval, con títulos que van desde los descubrimientos a la guerra civil española.

Ha colaborado en una veintena de obras colectivas, entre las que destaca el capítulo dedicado a la guerra naval del 98 en la monumental *Historia de España de Menéndez Pidal* o el dedicado a la Armada del siglo XIX en la *Historia Militar de España* de la Real Academia de la Historia.

Ha publicado en diversas revistas casi dos centenares de artículos, formado parte de nueve equipos de investigación oficial y participado en una veintena de congresos nacionales e internacionales. Ha impartido cursos y conferencias en distintos centros de enseñanza de la Armada.

Por sus trabajos ha merecido en cuatro ocasiones el Premio Virgen del Carmen de la Armada Española; en dos de la *Revista General de Marina*, y el Ángel Ayala de la Fundación San Pablo-CEU, entre otras distinciones.

Está en posesión de la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco, concedida en dos ocasiones.

MARCELINO GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



Marcelino González es capitán de navío retirado. Nació en Narón (Coruña) en 1943. Ingresó en la Escuela Naval de 1961.

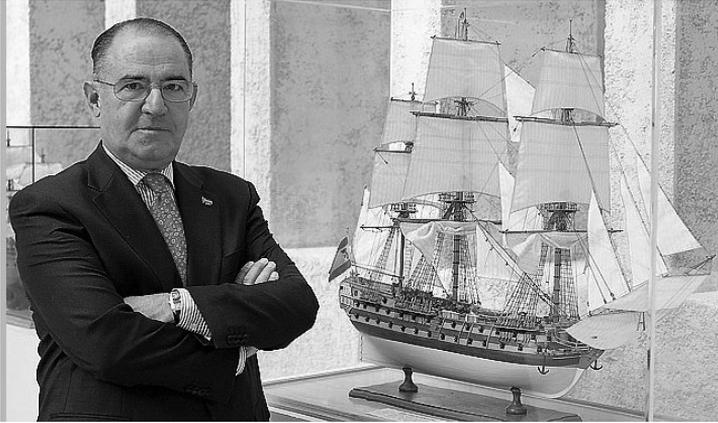
Especialista en Armas Submarinas, diplomado en Guerra Naval y en la Escuela de Defensa OTAN de Roma, ha desempeñado diversos mandos y destinos en tierra y a flote, en España y en el extranjero.

Es vicepresidente de la Real Liga Naval Española, numerario de la Real Academia del Mar, correspondiente de la Academia de Ciencias y Artes Militares, vocal de la Junta Facultativa del Instituto de Historia y Cultura Naval, y miembro de varias asociaciones, entre ellas, la Asociación Española de Escritores Militares.

Desde enero del año 2002 hasta marzo de 2008 (en que pasó a situación de retiro) fue subdirector del Museo Naval de Madrid, del que actualmente es consejero colaborador.

Además de ser dibujante, pintor e ilustrador, es escritor y conferenciante, ha publicado numerosos artículos, ha colaborado en la edición de diversas publicaciones, y es autor de trece libros de tema histórico y naval. El último, *La nao Victoria y su vuelta al mundo*, fue presentado en abril del año 2019 y reeditado en el año 2020.

JOSÉ MARÍA BLANCO NÚÑEZ



Nacido en Ferrol (07/06/1945). Ingresó en la Escuela Naval Militar el 16/07/1962. Ha embarcado en diferentes buques durante ocho años y ha mandado cuatro buques de guerra.

Especialista en Comunicaciones, diplomado en Guerra Naval, Investigación Militar Operativa, Altos Estudios Internacionales y Estudios Avanzados de Historia Moderna por la Universidad Complutense. Ha realizado el 78 Curso del Colegio de Defensa de la OTAN en Roma y el Curso Superior en el Instituto Superior Naval de Guerra de Lisboa.

Diversas condecoraciones militares nacionales y extranjeras. Premios: Virgen del Carmen, Marqués de Santa Cruz de Marcenado y Almirante Ceballos. Diplomas: Virgen del Carmen y de la *Revista General de Marina*.

Académico correspondiente de la RAH. Miembro asociado de la Academia de la Marina de Portugal. Secretario general de la Real Academia de la Mar y académico de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares. Vocal de la Comisión Española de Historia Militar y honorario de la Comisión Internacional de Historia Militar. Asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval. De la Asociación de la Carta de

Juan de la Cosa y miembro de honor de la Sociedad Artística Ferrolana (SAF). De la Junta Directiva del Comité Español de Ciencias Históricas.
Está casado y tiene cinco hijos y once nietos.

MARIANO JUAN FERRAGUT



Ibiza, 1941. Capitán de navío retirado. Especialista en Submarinos, diplomado en EM por la Escuela de Guerra Naval, en EE. MM. Conjuntos por el CESEDEN y de la OTAN por el Colegio de Defensa de Roma.

Ha sido comandante de los siguientes buques: Ciclope (CR-1), Submarino Cosme García (S-34), Contramaestre Casado (AT-01), Fragata *Asturias* (F-74) (esta fragata bajo su mando fue la primera unidad de nuestras FAS que se integró en una agrupación operativa de la OTAN) y Castilla (TA-21). Jefe del EM de la Zona Marítima del Estrecho, jefe Unidad de Política Exterior del Ministerio de Defensa y jefe del EM de la Flotilla de Submarinos.

Desde 2006 es consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval, director de la *Revista General de Marina* (1997-2006), director de la revista *Proa a la Mar*, vicepresidente de la Asamblea Amistosa Literaria, vicepresidente de la Fundación Letras del Mar, numerario de la Real Academia de la Mar.

Asiduo conferenciante (en España y extranjero), autor de numerosos artículos y coautor de una decena de publicaciones colectivas, entre ellas, los volúmenes IV y V de *Historia Militar de España*, de la Real Academia de la Historia, siendo la última *Farragut y Menorca. El*

Legado Español en la US. Navy. Ha sido comisario de la exposición del Centenario del Submarino Peral y de la del Galeón de Manila.

Está en posesión de numerosas condecoraciones, entre ellas, Cruces del Mérito Militar, Naval y Aeronáutico. Distinguido con el Ancla de Oro de la Real Liga Naval, Cruz del Estamento de la Nobleza del Mar, diploma de la *Revista General de Marina* (año 2012) y diploma de honor de los Premios Virgen del Carmen (año 2014).