

BARCOS CON HONRA

Las campañas de la Armada
de Isabel II

Agustín Ramón Rodríguez González

*A José Ramón García Martínez,
desaparecido tan temprana como tristemente,
que dedicó su vida a investigar esta época.*

ÍNDICE

Introducción	9
Parte I. Filipinas y el Pacífico	21
Capítulo I. El vapor <i>Magallanes</i> contra los piratas	27
Capítulo II. Dos tan rotundas como diferentes victorias	43
Capítulo III. La toma de la “cotta” de Pagalugán	63
Capítulo IV. La campaña de la Cochinchina	73
Capítulo V. La primera visita de un buque de la Armada a Japón, 1864	87
Parte II. Europa y África	109
Capítulo VI. La ocupación de las Chafarinas	113
Capítulo VII. Expediciones a Portugal e Italia	123
Capítulo VIII. Una nueva colonia: Guinea	135
Capítulo IX. La Guerra de África (1859-60)	145
Parte III. América	177
Capítulo X. Méjico y Santo Domingo	181
Capítulo XI. La campaña del Pacífico (1862-1871)	191
Conclusión	245
Fuentes y Bibliografía	249



Introducción

Es un hecho que España es un país singular, 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.

Viene a ser un tópico, comúnmente aceptado, que la decadencia de nuestro país desde comienzos del siglo XIX, con evidente reflejo en la paralela de su Armada, se debe a la derrota en Trafalgar en 1805, que a su vez produjo la “Emancipación Americana” y la pérdida del carácter de gran potencia. Sin embargo, y como ya advertimos en nuestro trabajo: *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, las cosas fueron muy distintas¹:

En primer lugar, porque en 1808 la Armada seguía siendo la tercera potencia naval del mundo, con nada menos que 42 navíos, 30 fragatas, 20 corbetas, 9 urcas de transporte y 50 bergantines o similares. Y eso tras perder en la guerra anterior diez navíos en Trafalgar (por acción del enemigo o del temporal) y dos más en Finisterre. Pues bien: en ese mismo

¹ Publicado en 2005, por Editorial ACTAS, Madrid.

año, los patriotas sublevados contra la invasión napoleónica apresaron los cinco navíos de Rosily en Cádiz y el *Atlas* en Vigo, con lo que se enjugaron la mitad de las supuestamente tan decisivas pérdidas.

Y en cuanto a las posesiones españolas en América, aquellos fueron los años en que en 1806 y 1807 se rechazaron por completo los ataques británicos en El Plata, bajo el mando de Santiago Liniers, y la intentona contra Venezuela.

Nada hubiera impedido que, en los años siguientes, no sólo hubiera crecido dicha flota, sino que su eficiencia general hubiera mejorado en mucho, pues ya sabemos cómo todas las reformas tácticas y técnicas necesarias para equipararse con la Royal Navy estaban en marcha y hasta ya se habían mostrado palmariamente en dicha guerra.

Pero las cosas cambiaron drásticamente con la invasión napoleónica, que empezó justamente con una quiebra del poder político con las abdicaciones de Bayona, que obligó a los españoles a suplir ese vacío de poder constituyendo Juntas patrióticas tanto en España como en América para oponerse a los designios de un aliado que se había convertido en enemigo.

A menudo se olvida el enorme coste que dicha guerra supuso para nuestro país, casi completamente asolado tras cerca de seis años de ocupación y durísima guerra contra el primer ejército de Europa.

Desde el primer momento, resultó claro que todos los recursos, y éstos no eran muchos en la España de entonces por la crisis de la Real Hacienda, tenían que dedicarse a la lucha en tierra contra un invasor que ocupó prácticamente toda la península, y ante esto, las necesidades navales quedaron no ya en segundo plano, sino virtualmente olvidadas, dado que, además, ahora se podía contar con el apoyo de la Royal Navy para las escasas operaciones navales necesarias.

De ese modo, los almirantes, jefes, oficiales, tropas y marinera pasaron en su mayoría a prestar servicio en tierra, así como sus fusiles, cañones y armas blancas, que era donde se libraba el combate vital para nuestra nación.

Quedaron, por tanto, muy pocos buques en situación de prestar servicio, sólo los esenciales y con unos mínimos en cuanto a pertrechos, dotación, etc. verdaderamente peligrosos, como lo prueba el que operasen normalmente con la mitad de su dotación o menos y en tan mal estado de puesta a punto, que las pérdidas por accidente resultaron numerosas: hasta los cables de las anclas eran de sogas podridas.

Si en Trafalgar los hombres lucharon sin sus pagas, desde Churruca al último marinero, cabe imaginar la situación cuando los franceses se situaron delante de Cádiz, uno de los últimos bastiones de resistencia, desde comienzos de 1810, pues faltaban hasta las raciones del rancho.

Los arsenales, hasta entonces a la cabeza de la técnica y las mayores instalaciones industriales del país (como era el de La Habana en toda América, hispana o anglosajona), quedaron prácticamente vacíos, ante la desertión de una maestranza que no cobraba hacía años, y los edificios, maquinaria y hasta los mismos diques secos quedaron abandonados, fueron incluso saqueados en algunos casos y completamente inutilizados, de modo que muchos años después, cuando se intentó su rehabilitación, hubo que empezar casi desde el principio.

Con los buques la cosa fue peor: ya hemos mencionado las pérdidas por accidente, pues por acción de guerra no se perdió ninguno contra los franceses, pero lo peor fue, que faltos de atención y de los cuidados mínimos necesarios, se pudrieron literalmente en sus bases, teniendo que ser desguazados, o peor aún, hundándose en sus propios fondeaderos antes de que tan elemental medida pudiera tomarse.

Ese fue el fin de los tres puentes españoles: *Príncipe de Asturias*, *Santa Ana*, *Reina Luisa*, *San Carlos* y otros, ninguno de los cuales sobrevivió a la Guerra de la Independencia, y muchos de los de dos puentes que sí lo hicieron, eran solamente ruinas flotantes que hubiera sido necesario prácticamente que reconstruir para que pudieran entrar en servicio.

A poco de terminar la Guerra de la Independencia, la situación era tal que apenas podía la Real Armada tener en servicio más que dos o tres navíos y una media docena de fragatas. Como las necesidades estratégicas españolas eran mucho mayores, pues se estaba en plena guerra de emancipación americana, y ni los buques ni los arsenales daban para más, Fernando VII tomó la controvertida decisión de comprar una escuadra al Imperio Ruso, en total solamente cinco navíos y seis fragatas, que, por una causa u otra, fueron de escasa utilidad, pues los buques, o llegaron con sus maderas podridas o éstas se degradaron rápidamente.

En cualquier caso, observe el lector las cifras que se barajaban: como mucho seis u ocho navíos y una docena escasa de fragatas, y eso que no se había perdido por combate unidad importante alguna desde Trafalgar.

Y en cuanto a la “Emancipación Americana”, cabe señalar que ésta se produjo desde 1810, cuando las tropas napoleónicas cercaban Cádiz y la causa patriótica parecía sentenciada, tras la ocupación casi total por los invasores del territorio peninsular. Por no hablar de la quiebra del estado desde las abdicaciones de Bayona y la constitución de las Juntas. Y sin olvidar el “doble juego” de los entonces nuestros aliados británicos, que habiendo conseguido más bien poco con la táctica del león, pasaron a emplear la del zorro, apoyando más o menos visiblemente a los rebeldes americanos, como atestiguan los hechos de Brown en el Plata o de Cochrane en el Pacífico, por poner los ejemplos

más conocidos. Todo dentro de su objetivo: descartado el dominio directo de estos territorios, se conformaron con la apertura de sus mercados.

En esas guerras americanas sólo se perdió un navío, el *Asia*, y no en combate, sino por amotinamiento de su dotación, aunque algún otro, como el *San Telmo*, se perdiera por accidente.

En 1834, a la muerte de Fernando VII, sólo quedaban tres, uno de ellos el *Héroe* apresado a la escuadra de Rosily en 1808, otras tres fragatas, dos corbetas, ninguna urca y siete bergantines. Compare el lector con las cifras de 26 años antes, y eso sin perder ninguno (salvo alguno menor) en combate durante todo ese tiempo².

A veces se dice que Trafalgar significó el fin de la Marina Ilustrada, afirmación con la que también estamos en desacuerdo: por insustituibles que fueran figuras como las de Churruca y Galiano, cada uno en su terreno, no dejaban de ser dos personas más en una gran institución. Pero claro está que la crisis total de la monarquía de Carlos IV y la invasión francesa significó el final de todos los sueños ilustrados y la división de España (incluyendo la americana) y de su élite intelectual en dos bandos enfrentados, fueran afrancesados o patriotas, absolutistas o liberales, y el exilio y la represión política de uno y otro lado hicieron mucho más daño y más duradero que el famoso combate.

Pero, y por mejor ejemplificar el escaso impacto real de Trafalgar sobre nuestra historia, nada mejor que referirnos al caso paralelo de un pueblo hermano y vecino, con el que hemos compartido momentos de gloria y de pesar, siguiendo

² Si bien es cierto que se contaba con otros 3 navíos, 2 fragatas, 2 corbetas y un bergantín “desarmados”, su estado era tal que apenas se podría contar con ellos incluso con grandes obras y gastos.

trayectorias análogas, tanto juntos como separados políticamente: nos referimos a Portugal.

El pequeño país ibérico había conseguido mantener a lo largo del siglo XVIII una flota muy apreciable, que, si bien era inferior a las de los grandes poderes navales, era muy estimable. En 1800 disponía de 14 navíos, 7 fragatas y 20 corbetas y bergantines.

Tradicional aliado de Gran Bretaña, Portugal no tuvo que afrontar o superar ningún Trafalgar ni ningún San Vicente, pero, y al igual que España, tuvo que soportar la invasión napoleónica, la brutal devastación que ésta trajo consigo, y a la postre, y como resultado de las nuevas ideas, la pérdida del inmenso Brasil, su principal colonia, y un largo período de inestabilidad política derivada de las luchas internas hasta que se asentó allí la revolución liberal.

El resultado se parece asombrosamente al de España: pérdida de la escuadra, pues a mediados de siglo sólo conservaba dos viejos y arruinados navíos; pérdida de su imperio en Brasil, y división ideológica y luchas civiles, con una progresiva pérdida de peso en la escena internacional. Y repetimos, Portugal no tuvo que soportar ningún desastre marítimo, ni a manos británicas, por supuesto, ni de los españoles ni franceses, sus habituales enemigos por entonces.

Ya hemos visto lo poco que verdaderamente decidió Trafalgar en el plano estratégico en las guerras napoleónicas, y lo relativo de su impacto en el poder naval español, comprobamos ahora que tampoco pesó mucho en el destino de España, y en cuanto a la pérdida de ultramar, conviene insistir en que se perdió por la voluntad de sus habitantes de emanciparse de la tutela española y de la renuencia de éstos a impedirse por la fuerza, y baste recordar el caso del pronunciamiento de Riego, no por alguna victoria británica.

Se aduce con frecuencia que el bloqueo británico lesionó gravemente los intereses de la burguesía criolla exportadora, lo que decidió a ésta a la emancipación. Pero ese mismo bloqueo o incluso más estrecho, había existido durante largas etapas sin que por eso se resintiera la lealtad de esa burguesía. No fue la victoria británica, sino las nuevas ideas y la quiebra del poder legal en España los que trajeron la emancipación americana.

Como desastre, fue mucho mayor el de La Habana en 1762, donde perdimos, y sin que combatiera, una escuadra más numerosa que en Trafalgar, más de un centenar de mercantes, el arsenal más importante de construcción naval de toda España, y un vital punto estratégico para las comunicaciones con América y hasta con Filipinas, vía Acapulco y Veracruz, y, por cierto, que también se perdió Manila en aquella tan desdichada como corta guerra.

Y, sin embargo, la España de Carlos III pudo recuperarse fácilmente del desastre y vencer a Gran Bretaña en la siguiente guerra, la de la Independencia de los Estados Unidos, y situar sus escuadras en paridad o hasta alguna ventaja con las de la segunda potencia naval del mundo entonces, la Francia borbónica.

El caso muestra lo relativo de la importancia de los golpes que se sufran, lo verdaderamente decisivo es la capacidad de recuperación tras ellos.

Otra cosa muy distinta ha sido la interpretación que han dado historiadores y literatos a aquel acontecimiento de importancia tan limitada: imbuidos de la idea decimonónica de las grandes batallas decisivas de la Historia de la Humanidad, Trafalgar venía a ser la explicación causal de todo: desde la decadencia española hasta la hegemonía británica.

Y, sin embargo, en ese imaginario liberal, la devastadora Guerra de la Independencia, mucho más destructora en todos

los órdenes que nuestra Guerra Civil de 1936-39, pasó a considerarse como todo un triunfo de la nacionalidad española.

Así, se produjo una verdadera substitución de causas y efectos, pues fue la guerra de 1808-14 la que llevó a la ruina a España y a su Armada, y no, como se ha querido ver, que justamente, al contrario, la derrota naval produjera esa ruina y decadencia.

Pero ésa es una interpretación que ha calado hondo en la mentalidad española, y resultará muy difícil criticarla, revisar sus enormes puntos débiles y establecer una nueva visión, más justa y equilibrada, y, sobre todo, más acorde con los hechos.

Un lento pero muy importante renacimiento

Ya hemos visto la situación en que dejó a la Armada el reinado de Fernando VII, a quien 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 1ª 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 4 fragatas, 3 corbetas, 11 bergantines, goletas y pailebotes, y 5 vapores de ruedas.

Pero el gran impulso vino durante el reinado de Isabel II, nacionalizándose 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 25 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: 7 fragatas blindadas, 11 fragatas de hélice, 27 buques de hélice de 2ª y 3ª clases, 25 vapores de ruedas, 11 transportes de vapor y 18 cañoneros de vapor, 1 corbeta de vela, 3 bergantines y 5 urcas de vela, además de los siguientes buques desarmados o afectos a tareas auxiliares: 2 navíos, 1 fragata de vela, 2 corbetas, 3 vapores de ruedas y 2 buques oceanográficos. Es decir: nada menos que 107 buques y 9 en desarme o auxiliares.

Aquello situaba a la Armada de nuevo como la tercera potencia naval del mundo, solo superada por las británica y francesa, aunque la distancia respecto a ellas se había hecho mucho mayor que a finales 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 buques 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 la disputa por el pequeño Adriático.

Nuestro propósito

El tema de cómo se gestó esa política naval isabelina, sus resultados, logros, errores e insuficiencias, sería apasionante, pero ya otros autores le han dedicado sendas tesis doctorales, en las que se dedican muchas páginas además a los aspectos diplomático, estratégico e industrial, que hace años esperan a ser publicadas, pese a su evidente interés, y nos referimos a Carlos Alfaro Zaforteza y Luis Alañón Flox. Otros, especialmente José Ramón García Martínez, han dedicado sus esfuerzos a la descripción de los buques de esa época, a la figura de Méndez Núñez y al combate de El Callao.

Por nuestra parte, y suponiendo un gran desconocimiento sobre el tema en general, nos proponemos divulgar, si bien de forma somera y hasta esquemática, los muy diversos teatros de operaciones de la Armada durante el reinado de Isabel II y sus logros operativos y despliegues, intentando ofrecer un cuadro

general. Aunque nuestra narración pretende ser cronológica, en general y por claridad expositiva hemos preferido el criterio geográfico, enmarcándola en tres grandes escenarios: el Pacífico y Asia, Europa y África y finalmente América.

Y ello tanto por lo desconocido en general de estas operaciones, salvo casos muy concretos, como por la errónea suposición de que fueron irrelevantes o poco menos, juzgándolas más por los resultados y ventajas concretas 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.



PARTE I

Filipinas y el Pacífico



Es bien conocido el hecho de que, tras la Emancipación Americana, en España se empezó a valorar más las posesiones del todavía inmenso Pacífico español, especialmente Filipinas, dedicándoles una creciente atención, si bien todavía insuficiente, dados su valor y posibilidades en todos los órdenes, desde el económico al estratégico.

Como era de esperar, adquirió pronto protagonismo la Armada, pese a la supresión del “Galeón de Manila” tras la independencia de Nueva España y nacimiento de la República de México, pero con la constitución formal del Apostadero, hasta entonces relegado a cubrir la decisiva anterior misión de comunicación y comercial y con solamente una Fuerza Sutil para asegurar el orden interno.

Realmente la tarea era ímproba: completar la exploración y la cartografía del vastísimo y complejo espacio insular, asegurar sus comunicaciones interinsulares y con la metrópolis, evitar el contrabando, especialmente de armas y las injerencias de otras potencias, ansiosas de expansión imperial, aunque fuera a costa de los derechos históricos españoles, y recordemos que incluso en 1885, años después de esta época, y por las presiones de los imperios británico y alemán España tuvo que ceder sus derechos de soberanía sobre el norte de Borneo, para luego, pocos meses después,

afrontar la crisis de las Carolinas por la toma de posesión de aquellas islas por los alemanes. También se hicieron notar las presiones francesas.

Y desde luego, asegurar el orden interno, especialmente contra la secular plaga de la piratería con bases principalmente en Joló y Mindanao, requisito esencial para el “despegue” en todos los órdenes del archipiélago filipino.

Muchos de los mejores marinos españoles desde entonces se formaron en aquellas hoy casi olvidadas luchas, con ejemplos tan notorios como Casto Méndez Núñez, José Ferrándiz y Niño, Joaquín Bustamante, Isaac Peral y entre los últimos Augusto Miranda y Godoy y Mateo García de los Reyes, pues aquel escenario se convirtió en un destino obligado y una auténtica forja de oficiales.

Las condiciones en que debían prestar servicio eran todo un reto: navegando en pequeños buques por aguas peligrosas tanto por la escasa cartografía como por la continua amenaza de los huracanes, a cientos de millas de sus bases y, por tanto, muy lejos de órdenes, informaciones, provisiones, repuestos y municiones, con dotaciones fundamentalmente de indígenas (solo la plana mayor eran oficiales europeos) por lo general buenos marinos, pero con dificultades para entender el español y la cultura europea, expuestos a las enfermedades de todo tipo, pero valerosos y eficaces como pocos lo han sido.

Aquella era la mejor escuela de liderazgo para los jóvenes oficiales, y por tal se tuvo en la Armada, que destacó no solo por el valor, sino por la pericia técnica en una época de grandes cambios, la capacidad de improvisar soluciones a problemas de todo tipo y con sus únicos, escasos y problemáticos recursos.

En contraste, el Ejército prestó mucha menos atención a aquellas distantes posesiones, y tanto en números absolutos

como en relativos, las cifras de oficiales que tuvieron destino allí fueron mucho menos importantes.

Además, y como es notorio, el siglo XIX fue también el de la Revolución Industrial, y la Armada estuvo muy atenta a introducir las nuevas tecnologías nacidas en su desarrollo en aquellas aguas, introduciendo el vapor, los cascos de hierro y acero, la nueva artillería y otros adelantos, como factores decisivos en una lucha contra un enemigo tan tenaz y despiadado, como valeroso, lleno de recursos y muy hábil en aprovechar las peculiares condiciones de aquel enorme y complicado espacio marítimo.