

LA HISTORIA VIVIDA

Hermenegildo FRANCO

El timón provisional de la *Resolución*, último mérito naval de la campaña del Pacífico

Después de los bombardeos de Valparaíso y El Callao, la escuadra española que operó en el Pacífico se dividió en dos divisiones, que tomaron derrotas distintas; una lo hizo en demanda de la bahía de Manila (Filipinas), y otra, al mando de Méndez Núñez, lo hizo a Río de Janeiro, adonde llegó arbolando su insignia en la *Villa de Madrid* el 24 de junio de 1866, tras un penosísimo viaje a través del cabo de Hornos que duró cuarenta y tres días desde la salida de El Callao, habiendo navegado cinco días a máquina y el resto a vela. El escorbuto, que se cebó en las dotaciones de los buques, provocó que en esta navegación fallecieran 31 hombres de la *Villa de Madrid* y que 382 cayeran enfermos.

La *Blanca* llegó el 29 del mismo mes con 300 enfermos, falleciendo veintiséis en el viaje. La *Almansa*, cuya dotación había estado mucho menos tiempo en campaña, resistió mucho mejor los fríos y malos alimentos, siendo la menos castigada por el escorbuto y llegando a Río el día 27. Por último, la *Resolución* se salvó milagrosamente cuando la escuadra se dispersó el 1 de junio debido a un recio temporal del norte. Este buque, el día 13 de junio, había perdido el timón y el codaste exterior, y desde entonces estuvo en difícilísima situación hasta que recaló en las Malvinas, en donde el teniente de navío Cecilio de Lora construyó otro codaste y timón de fortuna, incorporándose el 9 de octubre a la escuadra en Río de Janeiro.

De la comunicación oficial de su comandante, el capitán de navío Valcárcel y Ussel de Guimbará, copiamos los siguientes párrafos, que dan idea de la grave situación en que se encontró el buque:

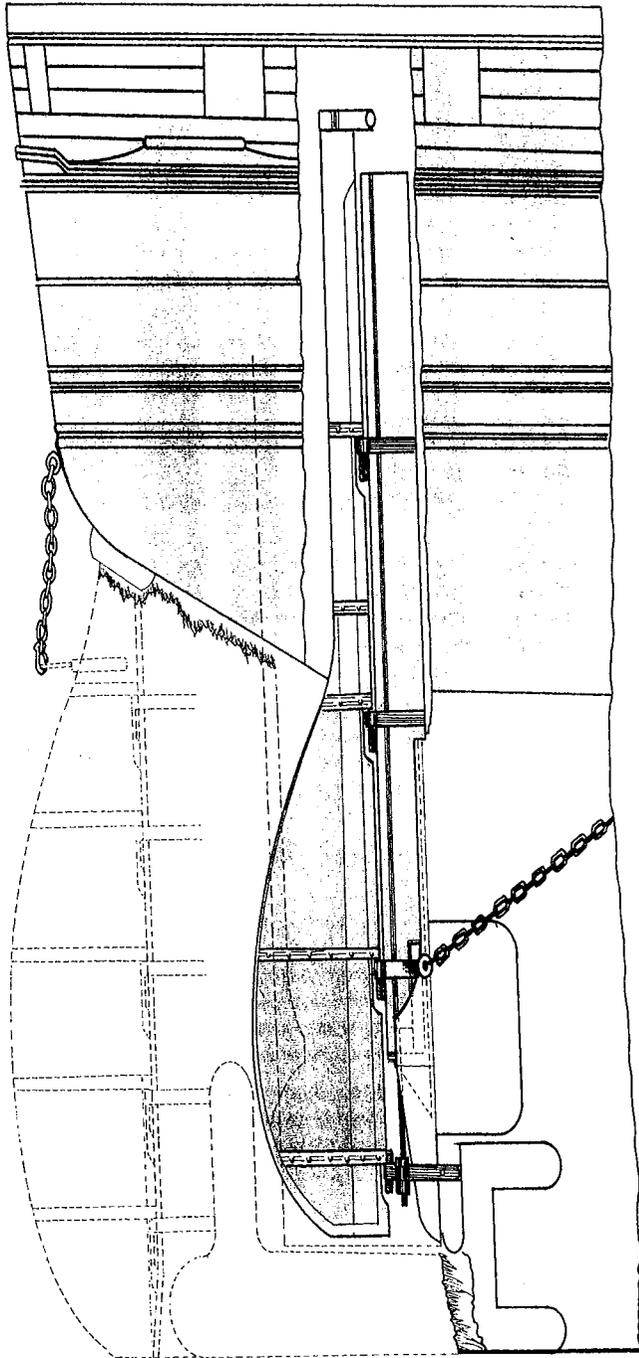
«Seguimos navegando con el auxilio de la Providencia únicamente, porque no fue posible darle gobierno al buque por medio de ninguna de las cuatro espadillas que ensayamos. En esta tristísima situación y corriendo el peligro de perdernos en la isla de los Estados que rebasamos a favor de las corrientes en la noche del 15, fuimos a recalar en la costa de las Malvinas; pero felizmente en la del 18 al 19, avistamos a un buque, y habiéndole hecho señales con faroles, luces de bengala, etc., nos contestó, y comprendiendo nuestra situación y que le pedíamos auxilio se aguantó a corta distancia de nosotros. En la mañana siguiente, reconocida ser la fragata dinamarquesa *Peter Fordt*, capitán Broderson, conservándose próxima a nosotros, hicimos los mayores esfuerzos para ver si conseguíamos que nos remolcase, lo cual no pudimos obtener. Y ya en esta angustiosa situación, sin más esperanza para salvarnos

que el trasbordo a la citada fragata, reuní la junta de oficiales a las siete de la noche, con el objeto de discutir de que si estaríamos en el caso de empezar el trasbordo, abandonando esta fragata por más doloroso que a todos nos fuese. Acordado así por la Junta, aunque que con la condición de hacer los últimos esfuerzos en la mañana próxima, comenzamos el desembarco de los enfermos, cuyo número ascendía a 250. Aun cuando la noche era buena, atendida la latitud casi del cabo de Hornos en que nos hallábamos y lo crudo de la estación, sólo pudimos enviar dos botes con 35 personas, pues a las doce refrescó el viento del sur, aumentando la mar, y nos vimos obligados a suspender la operación. Navegando sólo con la trinquetilla y a veces el contrafoque pasábamos las horas en una prolongada agonía; a la medianoche se picó sonda en 75 brazas (arena y fango), continuando sondando de 80 a 35 brazas hasta al amanecer que avistamos tierra, y milagrosamente pudimos fondear en la isla de los Leones Marinos, fondeadero desabrigado y muy expuesto, pero que nosotros en tan amargos momentos considerábamos el más seguro puerto de salvación. Inmediatamente se preparó la segunda lancha al mando del teniente de navío D. Cecilio de Lora, que voluntariamente se prestó a desempeñar la arriesgada comisión de ir de esta bahía a Stanley, distante 90 millas, para pedir auxilio. Salió el 23 a las dos de la tarde e hizo la travesía felizmente en el cortísimo plazo de catorce horas, teniendo que vencer además de la distancia lo riguroso del clima, el horrible frío que es natural en los 52^o de latitud y en lo más crudo del invierno.

»La Providencia, que tanto ha velado por nosotros en estas críticas circunstancias, nos favoreció hasta el extremo de hallar en este puerto al vapor de la Marina Real inglesa *Spiteful*, cuyo distinguido comandante se prestó en el acto a ir a sacarnos de la peligrosa situación en que nos hallábamos, y así sucedió, pues a la una de la noche del día 26 llegó a nuestro fondeadero; al instante comenzamos a levar anclas y a prepararnos a tomar remolque, lo que verificamos a las siete de la mañana, salimos con un tiempo bonancible y la mar muy llana, entrando con toda felicidad en este puerto a las veinte horas».

El comandante de la *Resolución* pondera en su parte de campaña la conducta del capitán de fragata inglés Fletcher, y comunica el desembarco de aproximadamente 200 enfermos de los 3.000 que tiene a bordo, y el comienzo de la construcción de un timón provisional, aunque considera que la fragata no debe salir sin ser convoyada por otra de su misma clase para auxiliar, en caso necesario, puesto que su máquina se encuentra inutilizada a causa de la pérdida del codaste exterior llevado por el timón. Posteriormente, el capitán de fragata Seoane, segundo comandante del buque, se trasladó a Montevideo en el *Spiteful*, y de este puerto, a Río de Janeiro, adonde llegó el 19 de julio, presentándose a Méndez Núñez, quien envió en el vapor *Colón* toda clase de auxilios a Puerto Stanley.

El teniente de navío Lora y Castro fue el encargado de dirigir los trabajos y las obras efectuadas en la *Resolución*. Los expone en un documento titulado «Reseña de las obras efectuadas para la fragata *Resolución* y descripción del codaste y timón construidos para la misma», que se conserva en el Archivo-



Biblioteca del Cantábrico (Ferrol). En él se destaca por el citado oficial a los carpinteros José Polo, José Méndez Núñez y Gregorio Barceló; calafates Manuel Alcántara, José Reyilla y Joaquín García Montero; herrero Faustino Hernández y Agustín Fernández; maquinistas Vicente Tellado y J. Rennert —de éste especifica que «a pesar de ser extranjero ha trabajado con tan buena voluntad como el mejor español»—; ayudantes de máquinas Hipólito González y José Caradeval; buzo Manuel Merino, y al inglés William Biggs. En resumen, manifiesta: «No tengo noticia [de] que barco alguno haya experimentado avería tan seria y [de] tanta trascendencia como la sufrida por la *Resolución*».

La llegada de la fragata a Río de Janeiro la relata el teniente de navío de su dotación Alejandro Fery del siguiente modo:

«Después de un viaje feliz, pues nada nos ocurrió que fuera contrario, la mañana del 7 de octubre singladura 19 desde Stanley, avistamos la boca de Río de Janeiro, y en su demanda gobernamos, bajo un brisote propio de la localidad, que nos acompañó hasta el fondeadero de aquella hermosa bahía, que alcanzamos con las mayores, gavias y dos foques, poco después de ser mediodía.

»Buques de guerra de diferentes naciones se encontraban en el puerto, y no pudimos menos de sentir algún orgullo al notar que el pabellón de nuestra Patria, era el mejor representado, por encontrarse allí la nueva Escuadra que mandaba el ilustre Jefe que tanta gloria alcanzó en la Campaña del Pacífico. Arbolaba su insignia en el tope de la *Almansa*, única que continuaba a su lado de las seis que habían compuesto la antigua Escuadra, y tenía a sus órdenes las fragatas *Navas de Tolosa*, *Concepción*, goleta *Wad-Ras* y urca *Trinidad*».

Nada más llegar la *Resolución*, en donde venía embarcado el ya brigadier Miguel Lobo, que se había trasladado a las Malvinas a bordo del *Colón*, se hizo cargo de nuevo de la Mayoría General.

En la orden de escuadra del día 8, el comandante general hizo mención del teniente de navío Cecilio de Lora y Castro, oficial que tan bien llevó a cabo, según su idea y planos, la construcción del timón de fortuna o provisional, felicitando al comandante y maestranza por la construcción y por lo acertado de la dirección de lo ejecutado, finalizando:

«La oficialidad de la Escuadra dará una muestra de su aprecio por la obra del teniente de navío Lora, independiente de la utilidad que les reportará, inspeccionándola detalladamente, acudiendo a la *Resolución* para ver el timón provisional, mejor dicho, un timón en toda forma.

»Los oficiales encargados de los Guardias Marinas pasarán con ellos, a bordo de la mencionada fragata, para explicarles detenidamente todo lo concerniente al nuevo timón».

De esta manera fue visitada la *Resolución*, tanto por la oficialidad de la escuadra como por otro personal de la misma y de muchos buques extranjeros, cerrando página con un último mérito naval a la campaña del Pacífico.