

FIN DE LA GUERRA DEL PACÍFICO (1863-1866). PERIPECIAS DEL REGRESO A ESPAÑA

Juan CASTAÑEDA MUÑOZ



Introducción



El día 2 de mayo de 1866, con el combate de El Callao, se dieron por finalizadas las acciones militares en la guerra de España contra Chile, Perú y Bolivia. La escuadra de Méndez Núñez se dirige a la isla de San Lorenzo, en las proximidades del puerto peruano, para subsanar los daños producidos durante el combate. Todas las averías fueron reparadas con facilidad, excepto las de la fragata *Berenguela*, que necesitó de la ayuda de los demás barcos y unos tablones de madera de pino rojo procedentes de una casa de aquella isla.

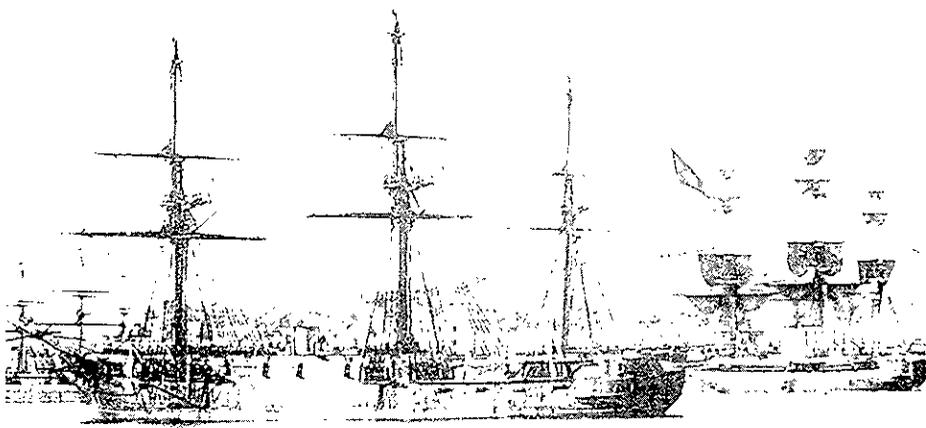
El día 9 de mayo, tras dirigir un documento de despedida al decano del Cuerpo Diplomático en Perú y una vez repuesto de sus heridas, el brigadier Méndez Núñez anuncia el levantamiento del bloqueo. Al día siguiente, la escuadra parte de El Callao, incendian al vapor chileno *Maule* por considerarlo un engorro y devuelven, por orden del Gobierno, el *Matías Cousiño*. Méndez Núñez divide a la escuadra en dos divisiones: una que se dirigirá a Río de Janeiro con la intención de contener un posible contraataque al tráfico marítimo español, y una segunda a España, vía Filipinas. El día 11 de mayo las dos divisiones se separan.

Travesía por el Pacífico. Llegada a Manila

Esta división estaba compuesta por las fragatas *Numancia* y *Berenguela*, corbeta *Vencedora*, transporte *Marqués de la Victoria*, mercante *Uncle-Sam* (1) y fragata *Mataura* (2), e iba al mando del comandante de la fragata *Berenguela*, capitán de navío Manuel de la Pezuela y Lobo. Méndez Núñez decidió esta ruta para los buques que por sus características (*Numancia*), estado

(1) De 1.400 toneladas. Comprada en Panamá antes del bombardeo de Valparaíso.

(2) Contratada como transporte.



Fragata *Resolución*. (Foto de la obra *Buques de la Armada española a través de la fotografía*, de J. L. Coello y A. R. Rodríguez. Ministerio de Defensa, Madrid 2001).

(*Berenguela*) o tamaño (*Vencedora*) no era recomendable que se enfrentasen a los temporales del cabo de Hornos, puesto que se avecinaba el temible invierno austral. Los primeros días se navega en conserva, aunque el andar de cada uno era muy diferente. La *Berenguela* tenía que restringir el trapo para igualar el andar de la *Numancia*. La aparición del temido escorbuto hace que cada uno navegue a su máxima velocidad para de este modo alcanzar tierra lo antes posible y así obtener víveres frescos. El teniente de navío Pardo de Figueroa, de la fragata *Numancia*, anota en su diario en la parte correspondiente a la navegación a Othaití:

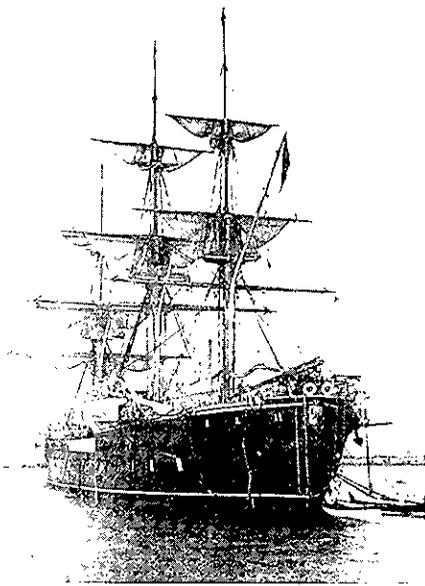
«...los ranchos ya no son ranchos; se almuerza sopa de ajo sin ajo y con aceite malo... La comida consta de sopa con caldo de charqui (carne seca que usan los indios de Perú y Chile) y garbanzos duros como un leño; carnero o vaca salada y podrida, sin más aliño que vinagre, y la cena se reduce a gazpacho fresco sin ajo ni cebolla. Esto es pasar hambre; hoy daríamos aquí un doblón por un diente de ajo, aun cuando por el olor secasen nuestra villanería..., lo único fresco que disfrutamos son algunos bonitos que se cogen al anzuelo; pescado azul, seco, ordinario y malsano. El día que tenemos un principio de este veneno, llamamos opípara nuestra mesa y sacamos el vientre del mal año...»

Esta mala consideración del pescado azul ha cambiado y ahora es una estrella de la dieta mediterránea. Para olvidar los malos ratos de esta penosa y larga travesía, la dotación hace comedias en el alcázar. Otro elemento que empezó a escasear fue el tabaco, llegándose a vender a ocho duros la libra. Al final de la travesía el precio llega a 20 duros la libra y a un real el cigarrillo (3). Los que no podían pagar esas cantidades llegaron a fumar raspaduras de madera de pino.

Los barcos llegan a la isla de Othaití de forma escalonada. El primero es la fragata *Berenguela*, el 9 de junio y con 155 enfermos de escorbuto a bordo. El 13 llegan el transporte *Marqués de la Victoria* y la goleta *Vencedora*. El 17 lo hacen el *Uncle-Sam* y *Mataura*. La *Numancia*, más lenta, recorre con tranquilidad el paralelo de 11° sur y llega a la isla francesa el 24 de junio con 110 enfermos. No es de extrañar la aparición del temido escorbuto, ya que la escuadra no recibía víveres frescos desde principios de diciembre de 1865, es decir, seis meses antes. La llegada a la isla Francesa no les debió parecer real, tal y como describe el teniente de navío Iriondo:

«No es posible explicar el placer inefable que embargó nuestro corazón al pisar tierra... Así, cuando la sentimos bajo nuestros pies, nos detuvimos primero a contemplarla, a remover sus piedras y esparcir sus arenas, a recoger las hojas que arrastraba el viento y golpear en los troncos de los árboles...» (4).

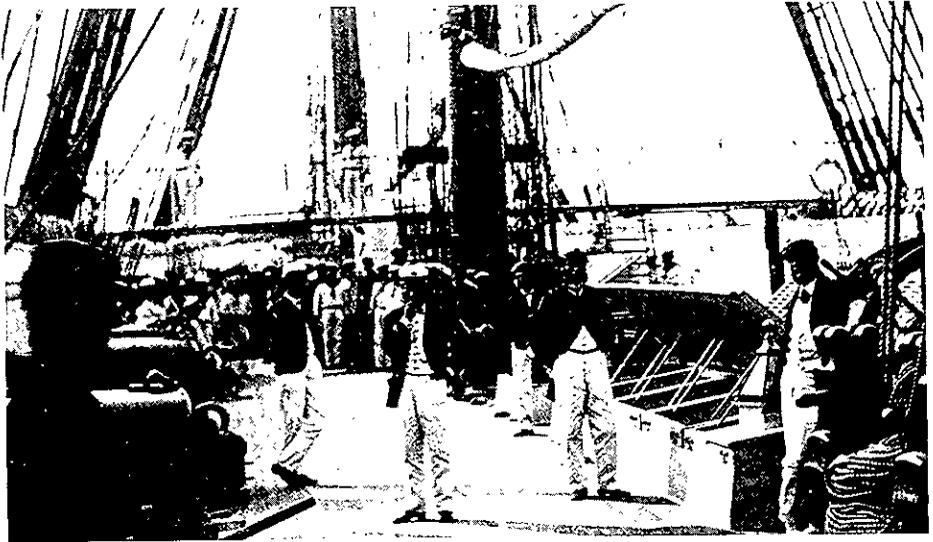
El conde de la Roncière, gobernador de las islas, habilita un hospital para el cuidado de los enfermos que se recuperan con rapidez. La división española no desaprovecha la oportunidad de su estancia en Othaití y celebra una recep-



Fragata *Numancia*. (Foto de la obra *Buques de la Armada española a través de la fotografía*, de J. L. Coello y A. R. Rodríguez. Ministerio de Defensa, Madrid 2001).

(3) Nos da una idea de lo elevado del precio el hecho de que el kilogramo de bacalao se vendía en España a 50 céntimos y que el coste total de construcción de la *Numancia* ascendió a algo más de seis millones de pesetas.

(4) *Viaje de circunnavegación de la Numancia*.



Vista de la cubierta de la *Almansa* en los años sesenta, del siglo XIX. (Foto: Musco de Pontevedra, incluida en la obra *Buques de la Armada española a través de la fotografía*, de J. L. Coello y A. R. Rodríguez. Ministerio de Defensa, Madrid 2001).

ción, a bordo de la *Numancia*, con asistencia de todas las autoridades, incluida la reina nativa Pomaré IV. Con este acto se agradece la hospitalidad, se desempeña uno de los cometidos inherentes a toda agrupación naval: instrumento de la diplomacia, y sirve de encuentro, de viejos amigos, entre los oficiales españoles y franceses de las expediciones franco-españolas a Cochinchina (5) (1858) y México (6) (1861).

Antes de salir para Manila se aprovecha para limpiar fondos, gracias a los servicios de los buscadores de perlas polinesios. En esta operación de limpieza se encontraron más de 300 metros de cable enrollados en la hélice, de las minas de la bahía de El Callao (7).

El día 17 de julio se sale de Othaití rumbo a Manila, donde les reciben con entusiasmo el 8 de septiembre. Tras un merecido periodo de descanso y alista-

(5) Incursión de castigo en el actual Vietnam ante el asesinato de los religiosos españoles y franceses.

(6) Ante la declaración de suspensión de pagos de la deuda externa por parte del presidente de México, Juárez, se produce la intervención armada de España, Gran Bretaña y Francia. El presidente del Gobierno, general Prim, ordenó la retirada española al comprobarse las verdaderas intenciones coloniales de Francia.

(7) Al entrar en El Callao para el bombardeo del 2 de mayo, la *Numancia* rompió accidentalmente los cables que servían para detonar desde tierra unos torpedos (hoy minas), lo que providencialmente los inutilizó.

miento, el 13 de octubre ofrecen una recepción a bordo de la *Numancia* y parten de las Filipinas con rumbo a la Península.

Cuando la fragata *Numancia* se encuentra a la altura de cabo de Buena Esperanza, recibe orden de unirse a la escuadra del brigadier Méndez Núñez, en Río de Janeiro, ante la posibilidad de un ataque. El capitán de navío Antequera, comandante del barco, reúne a toda la dotación para comunicárselo, cuando navegan cerca de la isla de Santa Elena. La situación no debió ser cómoda para este ilustre marino con seis casos de viruela a bordo (dos fallecieron) y mucho cansancio acumulado en la dotación. Al llegar a Río y comprobarse que no existe tal amenaza al tráfico, la fragata *Numancia* vuelve a la Península. Entra en Cádiz el día 20 de septiembre de 1867, por lo que se convierte en el primer buque acorazado que da la vuelta al mundo. Si para la época el viaje transatlántico, al mando del entonces capitán de navío Méndez Núñez, ya fue un hito digno de destacar para todas las marinas, la vuelta al mundo le valió el lema de *Loricata nave quae primo terram circumvit.*



Brigadier D. Casto Méndez Núñez. (Foto de la obra *Buques de la Armada española a través de la fotografía*, de J. L. Coello y A. R. Rodríguez. Ministerio de Defensa. Madrid 2001).

Travesía por cabo de Hornos. Viaje hasta Río de Janeiro

Esta división, al mando directo del brigadier Méndez Núñez, no se dirige a climas cálidos y tierras fértiles, por el contrario, desde El Callao ponen rumbo hacia los helados mares del cabo de Hornos y a las puertas del terrible invierno austral, en el que las noches duraban más de 18 horas. Ni que decir tiene que el temido escorbuto hizo rápidamente su aparición en las cuatro fragatas como si de una maldición azteca se tratase. La situación era terrible: la fragata *Villa de Madrid*, al mando del capitán de navío Claudio Alvargonzález, manejaba el aparejo con sólo 24 hombres, a los que se tenían que unir los guardias marinas y oficiales. Enfermos tenía a 380 hombres, el 90 por 100 de la dotación, de los que tuvo que arrojar al agua a 31. En la fragata *Blanca* (capitán de navío Juan B. Topete) la situación no era mejor. Murieron 26 hombres. La

fragata *Almansa* (capitán de fragata Victoriano Sánchez-Barcáiztegui) era la menos afectada, quizá por llevar menos tiempo en campaña, al incorporarse en abril de 1866. Pero, sin duda, la nave más castigada fue la fragata *Resolución* (8), al mando del capitán de navío Carlos Valcárcel, por los hechos que a continuación veremos. Factor común a todos los barcos eran las penosas condiciones de vida y equipamiento para enfrentarse al terrible clima: «sus pantalones de lanilla, rotos por el uso, apenas cubrían media pierna».

Los cuatro barcos navegan en conserva hasta que se dispersan; debido a un temporal de componente norte, a primeros de junio. Continúan sus derrotas en solitario en demanda de cabo de Hornos. El 13 de junio la fragata *Resolución* pierde el timón y parte del codaste cuando se encuentra en las proximidades de la isla de Diego Ramírez (56° 32'S-68° 25'W). Continúa navegando, gracias a la pericia de su comandante y dotación, utilizando unos remos a modo de timón, aunque con poca efectividad y dejándose llevar por las corrientes. Según el informe del comandante: «...seguimos navegando con el auxilio de la Providencia únicamente...». En esta situación tan precaria, la fragata *Resolución* llega a las proximidades de la isla de los Estados (a unas 170 millas de Diego Ramírez) en la noche del 15 de junio. En la noche del 18 al 19 de junio avistan un barco y les hacen señales con farolas y bengalas, resultando ser la fragata mercante danesa *Peter Fordt*, mandada por el capitán Broederson. A la mañana siguiente intenta, sin éxito, darles remolque. En esta situación, el capitán de navío Valcárcel reúne a la Junta de Oficiales por sí procede abandonar el barco. Se toma la decisión de transbordar a los enfermos, pero hace todos los esfuerzos posibles por salvar la fragata. El viento refresca y sólo se pueden transbordar 35 enfermos. La fragata danesa permanece en las proximidades de la *Resolución* hasta el día 21, en que se pierde de vista por un notable empeoramiento del tiempo. En la fragata española, ante la imposibilidad de observar, se navega por estima, y suponen que no están lejos de tierra, como se confirma al observar que la sonda disminuye hasta las 35 brazas. Al amanecer del 22 avistan tierra. Navegando con la trinquetilla y el contrafoque fondean en la isla de los Leones Marinos (Sea Lion Island), situada a unas 90 millas al sur de la isla Soledad, la más oriental de las Malvinas. Llegados a este punto la solución adoptada es la de mandar un bote a Puerto Stanley para solicitar ayuda. Se presenta voluntario el teniente de navío Cecilio de Lora, que invirtió 14 horas en llegar. Magnífica media de siete nudos, teniendo en cuenta que hablamos de 52° de latitud sur y en invierno. En Puerto Stanley se encuentra el buque de la Marina británica HMS *Spiteful*. El capitán de fragata Fletcher sale inmediatamente en ayuda

(8) Esta fragata era el barco de toda la escuadra que más tiempo llevaba en zona, ya que junto con la *Triunfo*, perdida en un incendio en la noche del 25 de noviembre de 1864, formaba parte de la expedición científica del almirante Pinzón, que partió de Cádiz el 10 de agosto de 1862.

de la fragata española y la remolca el día 26 hasta Puerto Stanley para reparar, donde llega con 300 hombres enfermos de escorbuto, prácticamente el 60 por 100 de la dotación. Aunque los británicos tienen muy buena voluntad, les faltan instalaciones en tierra para atender a tantos enfermos. La suerte hace entrar en escena a la fragata danesa *Peter Fordt*, que le transbordan 200 hombres. A pesar de todos los esfuerzos mueren 23 hombres de la dotación.

De nuevo entra en acción el teniente de navío de Lora y construye un timón con varios trozos de roble. Tardaron 45 días en construirlo, lo que causó admiración entre los oficiales extranjeros presentes, aunque lo más sorprendente es que una vez probado resulta ser mejor que el original, y se mantuvo en servicio hasta la llegada del barco a España. El segundo comandante de la *Resolución* (capitán de fragata López Seoane) marcha a Montevideo, aprovechando un viaje del HMS *Spiteful*, y se presenta ante el brigadier Méndez Núñez el 19 de julio. Éste manda a su mayor general (9), capitán de navío Miguel Lobo y Malagamba, al mando del vapor de ruedas *Colón*. Los barcos salen de las Malvinas el 16 de septiembre rumbo a Río de Janeiro, aunque aquella misma noche se separa debido, como no, a un temporal. Llegan felizmente a Río, donde se reúnen con el resto de la división. Los enfermos se reponen con rapidez, como es de esperar de cualquiera que convalezca en esa bonita ciudad. Méndez Núñez envía al teniente de navío Pastor a la Península con documentación. El Gobierno ordena el regreso de las fragatas *Villa de Madrid*, *Blanca* y *Resolución*, que llegaron a la Península con grandes honores.

«...Fueron recibidas con entusiasmo en nuestros departamentos marítimos, que rivalizaron en demostraciones de cariño hacia los españoles heroicos que tan alta y honrosamente habían sostenido el pabellón nacional. El Gobierno, por su parte, expidió Reales órdenes de calurosa gratitud para que fuesen leídas a las tripulaciones de aquellas fragatas, otorgó amplias mercedes y recompensas a todos los vencedores del Callao, y mandó acuñar una medalla conmemorativa de aquel brillante hecho de armas...» (10).

El brigadier Méndez Núñez permanece en Río de Janeiro con la *Almansa*, *Concepción* y *Navas de Tolosa* (estas dos últimas llegadas desde la Península) para continuar protegiendo las líneas marítimas comerciales ante posibles ataques de buques chilenos o peruanos en las costas atlánticas de Sudamérica. Estas peripecias terminan, con la vuelta triunfal de Méndez Núñez, cuando fondea en Cádiz el 15 de diciembre de 1868.

(9) Lo que hoy podríamos denominar jefe de Estado Mayor.

(10) NOVÓ Y COLSON, Pedro: *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*. Imprenta de Fortanet. Madrid 1882.