

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL

SUPLEMENTO NÚM. 34



EL RESURGIR DE LA ARMADA.
LA EXPEDICIÓN A MÉXICO (1861-1862)

Año XXXIX

2021

Núm. 154

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA



MINISTERIO DE DEFENSA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

EL RESURGIR DE LA ARMADA.
LA EXPEDICIÓN A MÉXICO (1861-1862)

Agustín Pacheco Fernández
Capitán especialista en Mecánica de Armas



REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Presidente: D. Marcial Gamboa Pérez-Pardo, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Director: D. José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, director del Departamento de Estudios e Investigación.

CONSEJO DE REDACCIÓN:

Vocales:

D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, R. Acad. Hist.^a
D. Carlos Martínez Shaw, UNED
D. Juan José Sánchez Baena, U. Murcia
D. David García Hernán, U. Carlos III
D. Enrique Martínez Ruiz, U. Complutense
D. José M.^a Blanco Núñez, cap. de navío
D.^a Magdalena de Pazzis Pi y Corrales, U. Complutense
D.^a Marta García Garralón, UNED

D. José Manuel Serrano Álvarez, Universidad de Sevilla
D. Juan Escrigas Rodríguez, cap. de navío
D.^a M.^a Carmen Terés Navarro, Archivos Navales
D.^a M.^a Carmen López Calderón, Museo Naval
D. José Antonio Ocampo Aneiros, coronel
D. Juan Rodríguez-Villasante y Prieto, coronel
D. Eduardo Bernal González-Villegas, cap. de navío
D. Adolfo Morales Trueba, tte. coronel

Secretario de Redacción: D. José Enrique Guardia de la Mora, capitán de navío.

Redacción, Difusión y

Distribución: D.^a Ana Berenguer Berenguer; D.^a Delia Colazo Rodríguez

Administración: D.^a Rocío Sánchez de Neyra Espuch; D. Manuel Ángel Gómez Méndez

Publicación trimestral: cuarto trimestre de 2021.

Precio unitario revista 5 euros.

SUSCRIPCIÓN ANUAL:

Precio suscripción España 16 euros.
Precio suscripción Europa 25 euros.
Precio suscripción resto del mundo 30 euros.

Dirección postal, tfno. y c/e:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena 1, 1.^a planta.
28014 Madrid (España).
Teléfono: 913 12 44 27.
c/e: RHN@mde.es

NIPO 083-15-091-7 (edición impresa)

ISSN 0212-467X (edición impresa)

NIPO 083-15-092-2 (edición en línea)

ISSN 2530-0873 (edición en línea)

Depósito legal M 16854-1983

Impreso en España. Printed in Spain.

Imprime: Ministerio de Defensa.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).



Catálogo de Publicaciones
de la Administración General del Estado
<https://cpage.mpr.gob.es>



<https://publicaciones.defensa.gob.es>

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de sus autores.

Agustín Pacheco Fernández es militar de carrera, especialista en mecánica de armas y número 1 de su promoción. Durante más de dos décadas desempeñó diferentes puestos relacionados con la logística, realizó numerosos cursos civiles y militares en España y en el extranjero, y participó en varias misiones y comisiones nacionales e internacionales en Inglaterra, Italia, Bosnia y Herzegovina, Kosovo, Irak y Afganistán.

En el año 2010 decidió dar un nuevo rumbo a su vida profesional y dedicarse a una de sus pasiones; la historia militar. Fue destinado al Instituto de Historia y Cultura Militar, donde realizó diferentes cursos, como el de Introducción a la historia militar, patrimonio, uniformología, fortificación y poliorcética o el de Historia del Armamento. Es autor o coautor de más de una docena de libros y catálogos, y de varios artículos relacionados con el arte y la historia. Entre sus temas favoritos de investigación se encuentra la Armada Española, a la que ha dedicado algunos de sus más emblemáticos trabajos. Entre ellos destaca *El Glorioso*, una obra cuya 5.^a edición se ha publicado recientemente.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

**EL RESURGIR DE LA ARMADA.
LA EXPEDICIÓN A MÉXICO (1861-1862)**

ÍNDICE

	<u>Págs.</u>
El resurgir de la Armada. La expedición a México (1861-1862)	9

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid
Teléfono: (91) 312 44 27
C/e: ihcn@fn.mde.es

EL RESURGIR DE LA ARMADA. LA EXPEDICIÓN A MÉXICO (1861-1862)

Agustín PACHECO FERNÁNDEZ
Especialista en Mecánica de Armas
Recibido: 24/06/21 Aceptado: 27/11/2021

Resumen

En este artículo se intentará demostrar que la expedición española a México, desarrollada entre el otoño de 1861 y la primavera de 1862, tuvo una importancia trascendental para poner de nuevo a España en el tablero internacional, sobre todo como consecuencia de la flamante escuadra que pudo desplazar al Caribe, a la vista de dos de las potencias navales de la época. Al respecto, no obstante, si se analiza la bibliografía sobre dicha campaña, se infiere que el foco de atención ha recaído siempre en la participación del Ejército y, especialmente, en la figura del general Prim, como comandante en jefe de aquella. El propósito de este artículo, por tanto, será comenzar a llenar el hueco historiográfico existente y recuperar, aunque sea de forma sucinta, el protagonismo de la Armada en la empresa. Esta expedición resulta además fascinante porque fue la materialización palpable del profundo avance tecnológico que tuvo lugar, mediada la centuria, en esa misma Armada, donde se pasó de la vela al vapor y la hélice como medio de propulsión, la madera fue sustituida por los cascos metálicos y blindados, y se comenzó a emplear la artillería rayada –de mayor alcance y precisión– y los proyectiles explosivos.

Palabras clave: siglo XIX, Isabel II, Rubalcava, Veracruz, buques de vapor.

Abstract

This article intends to show that the Spanish expedition to Mexico, which took place between the autumn of 1861 and the spring of 1862, had a transcendental importance to put Spain back on the international scene, over all as a consequence of the fabulous new squad that could be moved to the Caribbean, in view of two of the naval powers of that time. In this regard, however, if the bibliography on the already said campaign is analysed, it can be inferred that the focus of attention has always fallen on the participation of the Spanish Army and, above all, on the figure of General Prim as the commander-in-chief of that campaign. The purpose of this article, therefore, is to begin to fill the existing historiographical gap and recover, albeit succinctly, the role of the Spanish Navy in that undertaking. A fascinating expedition, in addition, because it was the tangible materialization of the profound technological advance that took place, halfway through the century, in that same Navy. When, the evolution went from using the sail as a means of propulsion to steam and the propeller, metal armoured hulls instead of wood, striped artillery with greater range and accuracy, and the use of explosive projectiles.

Keywords: XIX century, Isabel II, Rubalcava, Veracruz, steamships.

Antecedentes políticos

MEDIADO el siglo XIX, México, tras su derrota en la guerra con Estados Unidos, era un polvorín de luchas intestinas. En la guerra civil de facto que se libraba en el país, liberales y conservadores luchaban unidos para echar de la presidencia del país al general Antonio López de Santa Anna. Tras el abandono de este en agosto de 1855, los liberales se hicieron con el poder. Juan Álvarez Hurtado, nuevo presidente, nombraría ministro de Justicia e Instrucción Pública a Benito Juárez, aclamado por las clases más humildes. Su primera ley, que coartaba los derechos del Ejército y la Iglesia, provocaría el descontento entre los conservadores, que apoyaban a estas dos instituciones. A este agravio se uniría poco después una nueva ley de desamortización que fue considerada por la mayor parte de los mexicanos, en especial por las élites dirigentes, un claro ataque a la Iglesia católica.

Al aumento de la tensión interior se unió, en el ámbito internacional, un deterioro de las relaciones con España, agravada en diciembre de 1856 por el asesinato de cinco españoles en la hacienda de San Vicente, suceso que llevaría finalmente a la suspensión de relaciones diplomáticas entre los dos países. En febrero de 1858, en medio de esta conflictiva situación, las hostilidades entre conservadores y liberales estallaron definitivamente en la conocida como guerra de Reforma o de los Tres Años (1858-1861), conflicto civil durante el que el país se dividió en dos mitades y conoció dos gobiernos para-

lelos: uno conservador, radicado en Ciudad de México, y otro liberal, instalado en Veracruz.

La coyuntura, lejos de mejorar, alcanzó momentos de máxima tensión cuando Isabel II, en el discurso de apertura de las Cortes pronunciado el 1 de diciembre de 1858, prestando voz al general Leopoldo O'Donnell, presidente del Consejo de Ministros y director de hecho de los designios del país, amenazó con el inicio de un conflicto armado entre ambas naciones, amenaza que llegó a adquirir visos de realidad con el envío desde Cuba de una escuadra de guerra a la costa mexicana:

«He adoptado todos los medios compatibles con la dignidad nacional para evitar que llegue á turbarse la paz entre dos países unidos por vínculos fraternales; pero si contra mis deseos y esperanzas no se obtiene de las negociaciones pacíficas pronto resultado, emplearé los recursos ya preparados para apoyar mis reclamaciones con tanto vigor y energía como fue mi moderación y templanza en el largo período de las contestaciones suscitadas con el Gobierno de Méjico. Algunos buques de la escuadra reunida en la Habana han salido ya para situarse en el río de Tampico y en las aguas de la isla de los Sacrificios, con el fin de proteger los intereses y la vida de mis súbditos»¹.

No obstante, las conversaciones diplomáticas llevaron finalmente a la firma, en septiembre de 1859, del tratado de Mon-Almonte², que evitó momentáneamente una intervención en México. Ante la resolución de la disputa, O'Donnell «inventó» –en palabras de Galdós– la guerra de África, que fue declarada el 22 de octubre de ese mismo año. Realmente, los objetivos en México y en África eran los mismos: lograr la unidad nacional, consolidar el dominio de las colonias³, recuperar para España el estatus de potencia entre las naciones europeas y soterrar los problemas internos del país⁴.

Finalizada la contienda en Marruecos, O'Donnell, tras ceñirse los laureles de la victoria y recoger muestras de júbilo a lo largo del país, volvió a dirigir la mirada hacia el Caribe, y vio otra vez en México la oportunidad de «desviar o diluir tentaciones belicistas internas»⁵, al tiempo que daba un paso más en su

(1) Biblioteca del Congreso de los Diputados, Diario de Sesiones, 1 de diciembre de 1858, p. 2.

(2) «Tratado para el arreglo de las diferencias entre España y Méjico, firmado en París á 26 de Septiembre de 1859». Una copia del documento puede leerse en el Archivo del Museo Naval de Madrid (AMNM), Ms. 1264, f. 306/17.

(3) En especial Cuba, y sobre todo, salvaguardar los intereses esclavistas antillanos.

(4) Sobre el tema resulta recomendable la obra del profesor INAREJOS, Juan Antonio: *Intervenciones coloniales y nacionalismo español. La política exterior de la Unión Liberal y sus vínculos con la Francia de Napoleón III (1856-1868)*, Sílex, Madrid, 2007.

(5) ALEJANDRE SINTES, L.: *La aventura mexicana del general Prim (1861-1862)*, Edhasa, Barcelona, 2009, p. 107. No hay que olvidar que el problema carlista seguía vigente, como demuestra la intentona de abril de 1860 en San Carlos de la Rápita (Tarragona), donde el general Ortega, capitán general de Baleares, aprovechó la oportunidad de que la mayor parte del Ejército estaba en Marruecos para sublevarse contra Isabel II junto al conde de Montemolín, pretendiente carlista a la corona de España.

intento de recuperar el prestigio internacional de la otrora potencia militar y colonial española. El general se limitaba, de hecho, a apuntalar la estructura castrense sobre la que se asentaba el Estado. Al respecto, la siguiente reflexión del profesor Puell de la Villa parece cobrar todo su sentido: «La política de defensa viene condicionada por los objetivos que marca la política exterior. Cuando el Estado carece de política exterior, o los objetivos son ambiguos, la política de defensa se resiente y con ella todo el sistema militar»⁶.

La oportunidad propicia que aguardaba O'Donnell para iniciar la aventura mexicana no se demoró mucho. La guerra civil en el país americano finalizó en enero de 1861 con la victoria de los liberales, pero la penuria subsecuente a la devastadora contienda llevó en julio de ese mismo año a Benito Juárez, el nuevo máximo dirigente del país, a promulgar un decreto presidencial por el que se suspendía durante dos años el pago de la deuda exterior⁷. Este hecho, unido a los intentos de los conservadores de conseguir apoyo en Europa –sus pretensiones armonizaban con los intereses franceses–, conduciría a que, a finales de octubre, España, Gran Bretaña y Francia firmaran la llamada Convención de Londres, un acuerdo diplomático que autorizaba la organización y el envío de una expedición militar a México con el objetivo de defender los intereses económicos de las tres naciones⁸.

En el convenio se establecía la organización inmediata de una fuerza combinada de mar y tierra, «suficiente para poder tomar y ocupar las diferentes fortalezas y posesiones del litoral de Méjico» (art. 1). No obstante, el tratado quedó en suspenso hasta su ratificación, que tendría lugar el 15 de noviembre de ese mismo año.

Con todo, a O'Donnell le pudo la impaciencia o, como apuntaba el capitán García, erudito militar y autor de la extraordinaria obra *Antecedentes político-diplomáticos de la expedición española a México (1836-1862)*, puede que su propósito fuese «únicamente el de apoderarse de México, ayudar al partido reaccionario o conservador e implantar una monarquía en su antigua colonia»⁹.

Así, mientras los plenipotenciarios negociaban en la capital británica las cláusulas que mejor se acomodaran a los intereses particulares de sus respectivos países, el gobierno español, un mes y veinte días antes de que se firmara el mencionado acuerdo en Londres, remitía un oficio al general Serrano para

(6) PUELL DE LA VILLA, F.: *Historia del Ejército en España*, Alianza Editorial, Madrid, 2005, p. 28.

(7) GUTIÉRREZ HERNÁNDEZ, A.: «Juárez, las relaciones diplomáticas con España y los españoles en México», *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, núm. 34 (2007), 29-63, p. 43.

(8) Convenio firmado en Londres el 31 de octubre de 1861. Una copia del documento puede leerse en AMN, Ms. 1264, f. 306/28.

(9) GARCÍA PÉREZ, A.: *Antecedentes político-diplomáticos de la expedición española a México (1836-1862)*, Imprenta a cargo de Eduardo Arias, Madrid, 1904, p. 72. Sobre los antecedentes de la expedición, también merecen ser citados los trabajos posteriores de las historiadoras Lilia Díaz y Antonia Pi-Suñer incluidos en la bibliografía, así como el magnífico artículo publicado en la *Revista de Historia Militar*, en 2017, por el profesor Emilio de Diego, también incluido en la bibliografía.



Mapa del siglo XIX del golfo de México, que sirve para ubicar la situación estratégica de Cuba y el apostadero de La Habana (1), así como de los puertos mexicanos de Tampico (2) y Veracruz (3). Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército (ACGET), sign. Ar.J-T.4-C.1-13

que organizase y enviase un fuerte contingente militar a México. El objeto era hacer comprender al gobierno mexicano, «de una vez para siempre (...), que no se falta impunemente á la fe de los tratados ni se infieren á mansalva agravios al honor de un país altivo»¹⁰.

En referencia al escrito, en el segundo de los diez puntos de que constaba ya se habla expresamente de la organización de una escuadra compuesta de los vapores de ruedas *Isabel la Católica* y *Francisco de Asís* y seis de fragatas de hélice: cuatro de las que se hallaban en el apostadero de La Habana, más la *Lealtad* y la *Concepción*, que zarparían de la Península el 1 de octubre junto a los buques que designara el Ministerio de Marina.

En los siguientes puntos se especificaba el contingente necesario y la fecha prevista para el inicio de las operaciones. A este respecto, se concretaba que debía procurarse que la escuadra y la brigada de tropas estuvieran dispuestas para hacerse a la mar a finales del mes de octubre, cuando hubiera pasado «el

(10) Archivo General Militar de Madrid (AGMM), Ministerio de la Guerra (MG), Sección de Ultramar (SU), sign. 5380.1, pp. 249-259, real orden del ministro de la Guerra a Serrano, San Ildefonso, 11 de septiembre de 1861.

peligro de los equinoccios». También se marcaba el destino: Veracruz y Tampico. Y sería desde el primero de dichos puertos desde donde se exigiría a la República de México, de forma perentoria, «el cumplimiento del último tratado y completa y absoluta satisfacción de los agravios inferidos». En caso de negativa del gobierno mexicano, se procedería a bloquear los dos puertos citados y se tomaría a continuación, «á viva fuerza», el castillo de San Juan de Ulúa, donde se enarbolaría la bandera nacional. Seguidamente, se comunicaría a las autoridades mexicanas «la definitiva resolución de retener, conservar y defender aquel fuerte como prenda pretoria hasta que Méjico cumpla sus compromisos con España y dé la satisfacción que se le pida». En el caso de que la toma de San Juan de Ulúa «ofreciese serias dificultades», se tomaría Tampico.

Una semana después, Serrano enviaba su contestación al ministro de la Guerra, en la que se apuntaban las necesidades para conseguir el objetivo ordenado:

«Que para el caso en que V.M. decidiese resolver por la fuerza de las armas las cuestiones con la República de Méjico, y no contando la isla con los recursos necesarios para llevar á cabo dicha empresa, es necesario que el cuerpo expedicionario que se destine á la toma de Veracruz vaya bien dotado del material necesario para transportes, campamentos, subsistencias, servicio sanitario y el perteneciente á los parques de Artillería é Ingenieros»¹¹.

El general añadía que determinados pertrechos, como «material de Artillería, Ingenieros, Administración y Sanidad militar», debían fabricarse en la Península y enviarse desde allí al teatro de operaciones. Entre tales pertrechos juzgaba prioritarias las piezas rayadas de sitio y de batalla, los efectos de minador, las fraguas y trenes de puente, las tiendas, los hornos de campaña, las camillas y, en particular, los elementos para el servicio sanitario de batalla, debido a «las insalubres condiciones del teatro de la Guerra». También solicitaba raciones para veinte días, necesarias para el día del embarque, más una reserva mínima de un mes. A este respecto, y atendiendo «al buen resultado de las viandas prensadas», hacía un pedido de «150.000 raciones de la llamada carne rusa»¹².

En cuanto a los efectivos, subrayaba que el cuerpo expedicionario no debería «bajar de 10.000 hombres de todas las armas para, que, deducidas las bajas, se gradúe en 8.000 combatientes, número indispensable si se ha de obtener un buen resultado»¹³. Pero lo más importante en relación con el

(11) *Ibíd*em, sign. 5379.9, pp. 13-31, oficio de Serrano al ministro de la Guerra, La Habana, 18 de septiembre de 1861.

(12) Se trataba de carne en conserva, envasada en latas de 3,5 kg. para cada diez hombres (*ibíd*em, p. 82). Este tipo de comida enlatada ya había sido empleada por otros ejércitos, incluido el español en la guerra de África (1859-1860).

(13) La previsión era de 8.400 infantes (trece batallones), 150 lanceros (un escuadrón), 982 artilleros (un batallón a pie y tres baterías de montaña), 348 ingenieros (cuatro compañías) y 120 obreros de la Administración Militar (una compañía) (*ibíd*em, p. 90). La cifra definitiva rondó los 6.000 efectivos.

tema que nos ocupa es que Serrano apuntaba la relevancia que la Armada debía tener en la operación, volviendo a centrar la atención en los servicios sanitarios:

«Debiendo ser la escuadra la base de las operaciones, en esta Campaña esencialmente marítima considero indispensable el establecimiento de dos vapores hospitalares para recibir á los heridos y enfermos que vayan ocurriendo y transportarlos á la Habana con la posible comodidad hasta que puedan instalarse hospitales permanentes en la Plaza conquistada».

El general finalizaba el escrito reiterando la trascendencia de la Armada en la empresa:

«Inicialmente, llamo la superior atención de V.E. acerca del número de buques necesarios para la conducción de tropas, provisiones y material correspondiente a fin de que el Gobierno de S.M. disponga la venida de los transportes del Estado ó contratados que juzgue necesarios al objeto, para lo cual se expresa en las respectivas relaciones el peso y volumen de los diversos efectos que deben embarcarse»¹⁴.

En definitiva, para poder llevar a efecto las cláusulas del convenio, se hacía necesario desplazar a México una fuerza armada suficiente para intimidar al gobierno de aquella nación, con el objetivo último de que cumpliera las obligaciones contraídas. Y para ello resultaba del todo imprescindible contar con una escuadra capaz de transportar las fuerzas y pertrechos precisos.

Finalmente, la Armada logró reunir dieciséis navíos de guerra y una decena de mercantes. Las tropas fueron organizadas, y todo lo imprescindible para la expedición se obtuvo y se embarcó durante las siguientes semanas, de modo que la escuadra estaba en disposición de zarpar el 10 de noviembre de 1861. Sin embargo, la partida de los españoles antes de la ratificación del Convenio de Londres supondría una afrenta a las otras potencias que, quizá, diera al traste con la empresa¹⁵. Así pues, los buques permanecieron fondeados en La Habana casi tres semanas más. La demora, no obstante, provocó que entre las fuerzas expedicionarias comenzaran a aumentar las bajas por enfermedad, lo que supuso un grave problema¹⁶.

(14) Las «relaciones» a las que se refiere el general son 20 estados en los que se detallan, además del personal, «los efectos del material de Guerra que se consideran necesarios para la dotación de un Cuerpo expedicionario de 10.000 hombres con destino al ataque de la Plaza de Veracruz». *Ibidem*, pp. 32-90.

(15) De hecho, la llegada de la escuadra española a Veracruz, casi un mes antes de que lo hicieran la francesa y la británica, fue catalogada por estos últimos como un error: «The sailing of the Spanish division was certainly a mistake, and a great one». *Shropshire Archives*, sign. 631/3/1949, carta de L. R. Price a Hugh Dunlop, Veracruz, 29 de diciembre de 1861.

(16) ALEJANDRE SINTES, p. 171.



Retrato del capitán general de la Armada Joaquín Gutiérrez de Rubalcava y Casal (1803-1881). *La Ilustración Española y Americana*, 22 de abril de 1881

Por fin, la 1.ª división naval, compuesta de once navíos, verificó su salida el 29 de noviembre¹⁷. Dos días después lo harían seis más, entre los que se encontraba el vapor *Isabel la Católica*, donde iba embarcado el jefe de la escuadra, el teniente general de la Armada Joaquín Gutiérrez de Rubalcava¹⁸. Y, por fin, el 2 de diciembre zarparían los últimos nueve buques, los más modernos y rápidos, entre los que iba el *Francisco de Asís*, que conducía al comandante general de la división, el general Manuel Gasset, con los primeros jefes de los distintos cuerpos y sus ayudantes de campo. Ocho días después, toda la escuadra se encontraba reunida en el fondeadero de Antón Lizardo, a la vista de Veracruz. En relación con este lugar, se apunta en el diario de operaciones de una de las unidades presentes en la expedición:

«El Puerto de Antón Lizardo es un magnífico y gran fondeadero en la punta de aquel nombre y unos cuantos bajos de mucha extensión, donde rompen las olas y libran las tranquilas aguas del puerto de toda clase de movimiento, y como el fondo es excelente y de 7 á 15 brazas con salas (*sic*) 2 entradas al O. y S.E., resulta que, abrigado de la mayor parte de los vientos y con su gran extensión y condiciones dichas, puede considerarse este fondeadero como uno de los mejores del mundo»¹⁹.

(17) Atendiendo al consejo del jefe de la escuadra, se habían dispuesto «... primero los de vela más pesados, los de Vapor de menos marcha, y los últimos serán los de gran andar, con objeto de lleguen todos al mismo tiempo á la vista de Veracruz». AGMM, MG, SU, sign. 5380.1, p. 311, oficio de Serrano al ministro de la Guerra, La Habana, 6 de noviembre de 1861.

(18) Joaquín Gutiérrez de Rubalcava, nacido en la población coruñesa de Ferrol en 1803, en el seno de una familia de ilustres marinos, ingresó en la Armada como guardiamarina, en su ciudad natal, a los dieciséis años. Durante las siguientes cuatro décadas alternó sus múltiples singladuras y no pocos combates con una discreta carrera política como diputado por La Coruña —años después sería nombrado ministro de Marina y, finalmente, senador vitalicio—. Un intenso bagaje, jalonado por numerosos cargos de responsabilidad dentro de la Marina, que le granjeó el nombramiento, en 1860, como comandante general del apostadero de La Habana, puesto desde donde dirigió el apoyo naval a dos de las principales expediciones llevadas a cabo por España durante el siglo XIX: la de México (1861-1862) y la de Santo Domingo (1861-1865).

(19) AGMM, MG, SU, sign. 5370.5, p. 3, diario de operaciones de la Comandancia de Ingenieros del cuerpo expedicionario a México (1861-1862), firmado por el coronel Nicolás Valdés, La Habana, 25 de mayo de 1862.



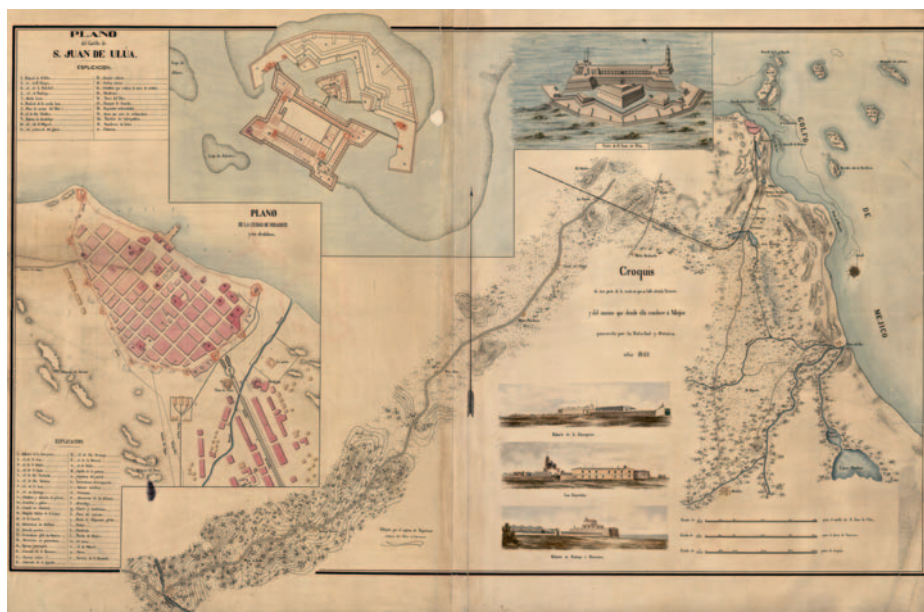
El vapor de ruedas *Isabel la Católica* en La Carraca (h. 1860). Fue el buque insignia de Rubalcava en la expedición de México. AMN, FA076/185

En la ensenada mexicana se encontraban ya la corbeta *Colón*²⁰ –que pasó a engrosar la escuadra española–, la fragata francesa *Fondre* y la inglesa *Ariadne*²¹. Rubalcava fue el encargado de acoger a los comandantes de dichos buques, recibir las últimas novedades procedentes de los cónsules de ambas naciones y, con el propósito de evitar la propagación de la fiebre amarilla, que ya se había «presentado en varios transportes», adoptar las primeras disposiciones, de acuerdo con el general Gasset, a fin de desembarcar tropas y pertrechos lo antes posible.

Abandonado el castillo de San Juan de Ulúa por las tropas mexicanas, que se llevaron consigo la mayor parte de la artillería, la antigua fortaleza construida por los ingenieros militares españoles fue ocupada el 17 de diciembre por una guarnición de tropas de Marina, bajo el mando del capitán de fragata Rafael Rodríguez de Arias, que también tomó posesión de la capitanía del

(20) Corbeta mercante construida en Malta en 1836, que recibió el nombre de *Grande Antilla*. Vendida a los portugueses y recomprada posteriormente, pasó a la Armada en 1843. Durante los trabajos de rehabilitación en Cádiz fue transformada en buque de guerra y dotada con dieciséis cañones, según el Estado de Buques de la Armada de 1862. AGMAB, Expediciones, Asuntos Particulares, leg. 306.

(21) El diario de navegación del comandante de la HMS *Ariadne*, el capitán Edward Westby, puede consultarse en The National Archives, Reino Unido, sign. IRB 1/5.



Croquis de la costa de Veracruz, que incluye planos de la población y del castillo de San Juan de Ulúa, así como vistas de los principales cuarteles y baluartes (1857). CAGMM, sign. MEX-14-09

puerto²². Rubalcava recuerda el hecho con las siguientes palabras, que además resultan esclarecedoras de la trascendencia de aquella expedición para situar a España, de nuevo, entre las grandes potencias navales del mundo:

«A la primer campanada de las doce estando ya en la plaza el General Gasset, se vio solemnemente en Ulúa el pabellón Nacional, haciéndole los honores su nueva guarnición de marina formada en el parapeto del Caballero alto, presentando las armas y batiendo marcha. Al mismo tiempo se largó la bandera en el muelle y baluartes de la Concepción y Santiago, en la Ciudad y á su vista la saludó este buque con 21 cañonazos y marcha Real, haciendo lo propio en Sacrificios la *Petronila*. Los buques de guerra franceses é ingleses allí fondeados no tuvieron la atención, que parecía natural, de manifestar tomando parte en el saludo, que se complacían con una ocupación de la que habían de sacar ventajas sus respectivas naciones. Tal vez, Excmo. Señor, no han visto sin celos nuestra iniciativa con esta empresa y su resultado, debido al efecto moral de la vista de una Escuadra de cuya existencia probablemente dudaban»²³.

(22) Lo hizo en comisión del también capitán de fragata Joaquín Ibáñez y García.

(23) AGMM, MG, SU, sign. 5830.3, p. 118, oficio de Rubalcava a Serrano, puerto de Veracruz, a bordo del vapor *Isabel la Católica*, 20 de diciembre de 1861. El escrito, que consta de 19 páginas, ofrece detalles fundamentales relacionados con la Armada (ibídem, pp. 106-123).

El resurgimiento de la Armada

La Armada española, que durante el siglo XVIII llegó a ser la segunda marina de guerra, en cuanto a importancia, tras la de Gran Bretaña, al finalizar la guerra de la Independencia (1808-1814) había dejado prácticamente de existir. En las siguientes décadas, perdidas ya la mayor parte de las posesiones ultramarinas, los gobiernos españoles, más preocupados de las luchas civiles en el territorio peninsular, dieron la espalda definitivamente a la mar²⁴.

Pese a ello, el 8 de julio de 1817, un pequeño barco denominado *Real Fernando*, perteneciente a la Real Compañía de Navegación del Guadalquivir, realizó su primer viaje de pruebas entre Sevilla y Cádiz, vía Sanlúcar de Barrameda. El hecho, aparentemente sin trascendencia, iba sin embargo a inaugurar una nueva era en la marina española. Aquel pequeño transporte de pasajeros, que sería conocido popularmente como «el *Betis*», fue el primer buque propulsado a vapor en nuestro país²⁵. Dos años después se inauguraba en Cuba la primera línea marítima, que conectó La Habana y Matanzas mediante el vapor *Neptuno*²⁶.

En lo que atañe a la Armada, las Cortes aprobaron en 1820 la construcción de un buque de vapor, proyectado en España por el ingeniero Vicente Rocafuerte, pero el decreto no llegó a hacerse efectivo por falta de fondos. De hecho, la situación era tan apurada que el propio titular de la Secretaría de Marina, Juan Gabriel Jabat, informó en el Congreso de que, «de los diecisiete navíos que había en nuestros puertos, solamente cuatro estaban en condiciones de hacerse a la mar»²⁷. Un escenario que se agravaría aún más en los años siguientes. En este sentido, la descripción que hacía ante las Cortes Dionisio Capaz, titular de la cartera de Marina, del estado de la Armada en 1822 resulta concluyente:

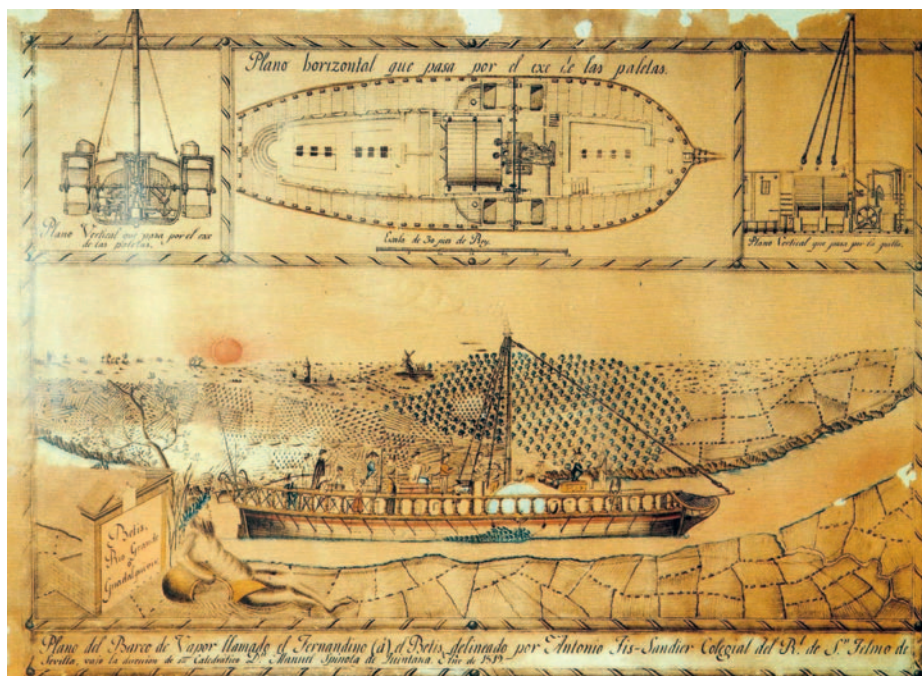
«[H]orroroso cuadro económico (...). Se carece de barcos, diques; el individuo de Marina vive en la miseria (...). Se creó el Almirantazgo, pero todo quedó en papeles, por falta de recursos (...). Cada vez que surge una atención, hay que

(24) Al respecto, resulta significativo el número de navíos y fragatas existentes en 1800, respectivamente 64 y 42, que pasa en 1847 a treinta y seis. VEGA BLASCO, A. de la: «De la vela al vapor», *La España marítima del siglo XIX (I). Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 4 (1989), 61-80, p. 65.

(25) ANCA ALAMILLO, A.: «El primer vapor de la Armada española», *Revista General de Marina*, t. 259 (2010), 613-618, p. 613. Botado el 31 de mayo en el pequeño astillero de Los Remedios de Triana, en Sevilla, montaba una caldera y una máquina con dos ruedas laterales. En la *Gaceta de Madrid* de 22 de julio de 1817 (pp. 768-769) puede leerse una descripción del viaje inaugural.

(26) ANCA ALAMILLO, p. 615.

(27) FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F.: «España cara al mar: ingenieros y técnicos para la Armada y el comercio marítimo», en SILVA SUÁREZ, Manuel (ed.): *Técnica e ingeniería en España IV. El Ochocientos: pensamiento, profesiones y sociedad*, Real Academia de Ingeniería-Institución «Fernando el Católico», Zaragoza, 2007, 695-753, p. 698.



Plano del *Real Fernando*, alias «el Betis» (1819), primer buque propulsado a vapor en España. Museo Marítimo de la Torre del Oro de Sevilla, sign. MNS-116

elevar al Tesoro oficio tras oficio, pasando el tiempo y complicándose las cosas»²⁸.

Con todo, diez años antes de aquel discurso tuvo lugar un evento de gran importancia para el desarrollo de esta historia. El 17 de agosto de 1812, en Albacete, María Francisca Carrasco y Arce, una joven aristócrata casada con Luis Roca de Togores, segundo conde de Pinohermoso, daba a luz a su cuarto hijo. El niño, al que llamaron Mariano, demostró ya durante su etapa escolar en Madrid su pasión por las ciencias y las letras. Ejerció como profesor de matemáticas, además de como escritor y periodista, para pasar, mediada la década de los treinta, a integrar las filas del recién creado partido moderado. Diputado en varias legislaturas, ocupó distintas carteras ministeriales. En diciembre de 1847 recibió por primera vez la de Marina²⁹.

(28) CERVERA PERY, J.: *Marina y política del siglo XIX*, San Martín, Madrid, 1979, p. 56.

(29) Ejerció el cargo entre el 24 de diciembre de 1847 y el 14 de enero de 1851, y entre el 19 de septiembre de 1853 y el 17 de julio de 1854.

Sin duda, el nombramiento al frente de dicho ministerio de un paisano con escasa relación con la Marina de Guerra³⁰ causó no poca sorpresa y algunas críticas, principalmente en el seno de la propia Armada. Además, la complicada coyuntura política, militar y económica tampoco ayudó. Sin embargo, a la mente e iniciativa del que pasaría a la historia como marqués de Molins le debe aquella su resurgimiento moral y material decimonónico. Una serie de factores coadyuvaron al mismo.

Precisamente, el mismo año en que Mariano Roca de Togores se hacía cargo del Ministerio de Marina, se publicaba en París el sexto volumen de la *Histoire du Consulat et de L'Empire*, del historiador y político francés Adolphe Thiers. La obra, dedicada a la campaña de Trafalgar, estaba llena de inexactitudes y, sobre todo, de comentarios injuriosos sobre la actuación de la Marina española. Esta versión de los hechos, debido a la enjundia del tema, fue difundida en nuestro país al menos por seis traducciones distintas, que levantaron una ola de indignación nacional³¹. Ello llevó a poner en marcha una campaña de propaganda destinada a restaurar el honor y la moral de la Armada, cuyo principal impulsor, gracias a su bagaje literario y periodístico, sería el nuevo ministro³².

En 1849, el gobierno presidido por Narváez, que había sabido mantenerse firme contra los procesos revolucionarios europeos de la primavera del año anterior, logró imponerse también en la segunda guerra carlista (1846-1849)



Mariano Roca de Togores y Carrasco, primer marqués de Molins (1812-1889), principal impulsor, como ministro de Marina, del resurgimiento de la Armada mediado el siglo XIX. Óleo sobre lienzo. Anónimo. Museo Nacional del Prado

(30) Pese a que dos primos suyos, hermanos de su primera esposa, fueron oficiales del Cuerpo General, y a que siendo ministro de Fomento consiguió para su hijo una plaza de guardiamarina, su mayor relación con los asuntos navales vino por medio de su segunda mujer, la cual pertenecía a una rica familia de navieros.

(31) ALFARO ZAFORTEZA, C.: «Trafalgar, el marqués de Molins y el renacimiento de la Armada en 1850», *Revista de Historia Naval*, núm. 97 (2007), 43-55, p. 43.

(32) Suya fue la idea de crear un Panteón de Marineros Ilustres; de impulsar y aumentar los fondos del Museo Naval, creado solo cuatro años antes, y de poner los nombres de *Gravina*, *Galiano* y *Alsedo* –ya existía un buque con el nombre de *Churruca*– a tres bergantines cuya construcción se iba a comenzar, inaugurando así una costumbre que se prolongó durante más de un siglo. En definitiva, Molins creó los elementos que conforman la identidad de la Armada española desde entonces. *Ibidem*, pp. 54-55.

o de los Matiners (madrugadores), logrando con ello un gran prestigio. Ese mismo año, la grave situación revolucionaria que provocó la expulsión del papa Pío IX de Roma dio al Espadón de Loja una buena oportunidad para buscar el sitio de España en Europa y sacar a su Ejército al extranjero, después de tantos años de ensimismamiento³³. Así, en la primavera de 1849, envió un cuerpo expedicionario que permanecería en los Estados Pontificios casi un año, hasta la restitución del pontífice. El éxito en la misión dio pie a que el Vaticano reconociese a la monarquía isabelina y retirara el apoyo que hasta entonces había prestado a la causa carlista.

Por otro lado, tanto en la campaña carlista como en la expedición a Italia, la Marina demostró su valioso apoyo al Ejército, al proveerlo de forma rápida y efectiva por medio de buques de transporte a vapor³⁴. Pero lo más interesante es que su puesta en escena en un contexto internacional puso de manifiesto el decisivo papel de la Armada como instrumento de política exterior. La introducción de la propulsión mecánica modificaba sustancialmente los aspectos estratégicos y tácticos de los medios navales y, en definitiva, de las operaciones militares. En esa coyuntura, el emergente imperialismo estadounidense tras su victoria en la guerra contra México en 1848, que se vio materializado en varias expediciones filibusteras contra Cuba³⁵, terminó de convencer al gobierno español de que necesitaba una Armada de nuevo poderosa, no solo para apoyar su política exterior, sino también para defender sus todavía importantes posesiones ultramarinas³⁶.

De este modo, el marqués de Molins, valiéndose del interés despertado en la opinión pública por las cuestiones navales gracias a la mencionada campaña propagandística en favor de la Armada española, sería el responsable de la adopción de las disposiciones destinadas a rehacer e impulsar la modernización de esta, en una época en la que la Revolución industrial irrumpió de forma definitiva en la Marina³⁷. Fue este un periodo en el que el vapor y la

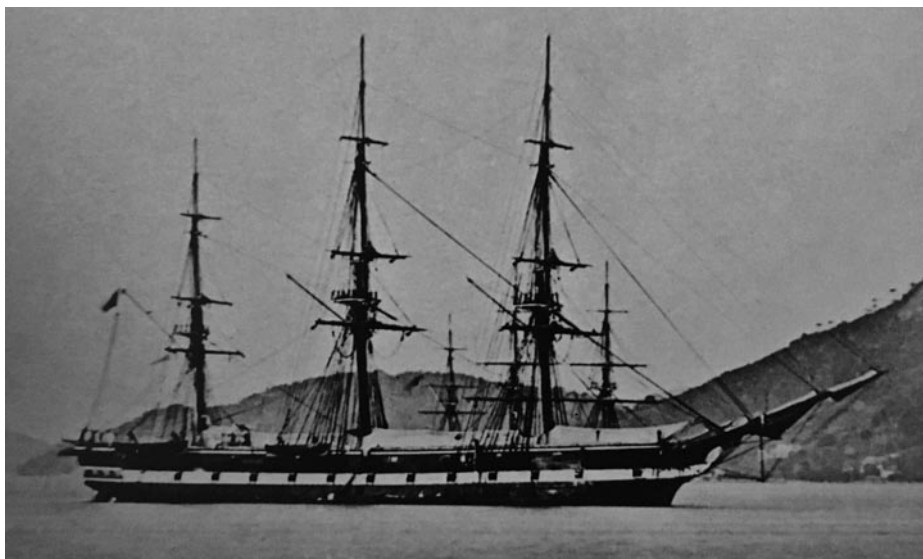
(33) PUCHOL SANCHO, V.: *Diario de operaciones del cuerpo expedicionario a los Estados Pontificios (1849-1850)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2011, p. 295.

(34) La introducción de la propulsión mecánica en los medios navales de la Armada comenzó durante la primera guerra carlista (1833-1840), si bien la mayor parte de los buques fueron adquiridos en el extranjero, circunstancia que, debido a la obsolescencia de las instalaciones y a la carencia de técnicos adecuados en España, se prolongó durante los siguientes años. En este sentido, resulta sintomático que, de los veinte barcos a vapor de que dispuso aquella entre 1834 y 1846, solo tres (el 15 por ciento) fueron construidos en astilleros españoles. Así, si bien el *Isabel II* fue el primer vapor de guerra, comprado en Canadá en 1834, que sirvió en la Marina española; el *Andaluz* (*Andalucía* según otros autores. Lledó, 1998: 25) sería el primero de este tipo en ser construido, en 1843, en un arsenal español. Vega, 1989: 79.

(35) Narciso López (1798-1851) fue un militar español nacido en Caracas (Venezuela) que dirigió tres expediciones armadas contra Cuba, en 1849, 1850 y 1851. Su intención, en un primer momento, fue anexionar la isla a Estados Unidos y, posteriormente, tras la retirada del apoyo oficial del gobierno norteamericano, lograr la independencia de aquella.

(36) ALFARO ZAFORTEZA: 2007, p. 45.

(37) Entre sus logros destacan, además: la reconstrucción de los arsenales, a los que dotó de modernos talleres de maquinaria y artillería; la creación en Ferrol de la Escuela Especial de Maquinistas (1850); la modernización de los planes de estudio del Colegio Naval de San



La fragata *Lealtad* hacia 1861. AMNM, sign. FC14/22

hélice sustituyeron a la vela como medio de propulsión; en que el blindaje se incorporó a los buques, y en que comenzaron a emplearse los cañones rayados y proyectiles explosivos³⁸. Así, Molins impulsó la construcción de un grupo de fragatas rápidas y bien armadas, propulsadas de forma mixta, a vela y hélice, y que serían construidas en los rehabilitados astilleros nacionales a un coste muy competitivo. Estas fragatas, aunque no estaban blindadas, fueron catalogadas en su época, con todo merecimiento, dentro de los mejores buques de su tipo, gracias a su velocidad y potencia de fuego.

Entre aquellas fragatas se hace necesario mencionar tres, fundamentales para hilvanar la estructura de este relato, cuyos nombres, además, conviene recordar: *Berenguela*, *Petronila* y *Blanca*. En este sentido, dos reales órdenes de 9 de octubre de 1853, transcritas en los anexos de este artículo, resumen de forma esclarecedora las bondades y dificultades, sobre todo de carácter técnico, del programa naval llevado a cabo aquellos años en una España que, de forma progresiva y decidida, intentaba salir del letargo industrial y técnico que había caracterizado la primera mitad del siglo XIX³⁹.

Fernando, y la reorganización del Cuerpo de Sanidad de la Armada y sus hospitales; así como el restablecimiento del Cuerpo de Ingenieros de la Armada. FERNÁNDEZ: 2007, pp. 702-703.

(38) Sobre la política naval llevada a cabo en este período, en concreto durante la Década Moderada (1844-1854), merece ser citado el excelente artículo publicado en 2006 por Carlos Alfaro citado en la bibliografía.

(39) *Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*, t. VIII, 1853, p. 140 (véase anexo 2).



Retrato del teniente general Juan Zavala y de la Puente, marqués de Sierra Bullones y ministro de Marina entre 1860 y 1863. AGMM, Iconografía, sign. L.0775

A estas tres fragatas se unirían posteriormente otras cinco unidades, sensiblemente más grandes y veloces y dotadas de mayor potencia artillera, la primera de las cuales daría nombre a la nueva clase Lealtad. Construida en Ferrol, la seguirían poco después la *Resolución*, la *Carmen*, que sería botada en Cartagena, y la *Concepción* y la *Triunfo*, que vieron la luz en el astillero gaditano de La Carraca.

Pero la ingente actividad organizativa de Molins no se limitó a impulsar directrices encaminadas a la construcción naval. Entre su abundante correspondencia hay constancia documental del interés mostrado incluso por aspectos relacionados con la estiba y la logística de buques. Y así, en una de esas cartas ordenaba «al ramo de ingenieros del arsenal de la Carraca» que procediese «á calcular el peso del vapor *Francisco de Asís*, teniendo á bordo el carbón que quepa en sus carboneras, víveres, aguada, pertrechos, artillería y municiones, cargos y demás, tomando por tipo para los víveres y aguada el de dos meses»⁴⁰. Sin duda, estos estudios

resultaron imprescindibles para la futura organización de operaciones militares, teniendo en cuenta además que el carbón sería un elemento que condicionaría estas de forma determinante.

Con todo, hay que advertir de que el programa naval auspiciado por Molins se vería completado por sus sucesores en el Ministerio de Marina, entre los que destaca sobre todos el teniente general Juan Zavala⁴¹, titular de la cartera entre julio de 1860 y marzo de 1863. De hecho, sería precisamente

(40) AGMAB, Expedientes de buques, leg. 1176/557, carta del marqués de Molins a Vigodet, 11 de abril de 1853.

(41) Juan Zavala de la Puente, nacido en Lima (Perú) en 1804, en el seno de una familia aristocrática de tradición militar, ingresó con catorce años en el Ejército. Veterano de varias guerras, y uno de los escasos militares españoles con cuatro Cruces de San Fernando, cuando O'Donnell le entregó la cartera de Marina, el 10 de julio de 1860, se dedicó con entusiasmo a la reforma de la Armada que había iniciado el marqués de Molins años atrás. Su continuidad en el cargo hasta el 2 de marzo de 1863 le permitiría impulsar la construcción de numerosos buques, tanto en España como en Inglaterra y Francia.

durante su mandato cuando varios acontecimientos ocurridos en 1862 materializarían, de forma definitiva, el resurgimiento de la Marina de Guerra española⁴².

En este sentido, el siguiente texto, extraído de un artículo de prensa que copia inequívocamente los datos del Estado de buques de la Armada de dicho año⁴³, y que además constituye un excelente resumen de la situación de las fuerzas navales españolas en esos momentos, resulta concluyente:

«La escuadra a vela que se va reemplazando con la de vapor, consta todavía de dos navíos de 86 y 84 cañones, que son: *Reina Isabel II* y *Rey D. Francisco de Asís*. De la fragata *Esperanza*, de 42 cañones, destinada á escuela de guardias marinas. De cinco corbetas de 30 á 16 cañones, que son: *Villa de Bilbao*, *Ferrolana*, *Cortés*, *Mazarredo* y *Colón*. De ocho bergantines de 18 á 12 cañones, que son: *Habanero*, *Galiano*, *Alcedo*⁴⁴, *Pelayo*, *Valdés*, *Gravina*, *Scipión* y *Constitución*. De seis goletas de 7 á 1 cañones, que son: la *Cruz*, *Cartagenera*, *Juanita*, *Cristina*, *Santo Domingo* y *Samaná*. De seis pailebotes, dos lugres, seis faluchos, diez urcas transportes, cuatro pontones y muchas trincaduras y barquillas de resguardo, así como muchas lanchas y falúas en Filipinas, montando entre todos los buques de vela unos 500 cañones.

En resumen, la escuadra que tenemos flotante y en construcción⁴⁵, ó sea toda la que tendremos dentro de pocos años, que habrán sido excluidos todos los buques de vela y reemplazados por otros que no contamos, es: la de hélice, 18 fragatas (dos de ellas blindadas) con 796 cañones y 11.060 caballos de fuerza; 40 corbetas, goletas y cañoneras con 71 cañones y 6.170 caballos. La de vapor de ruedas es de 25 vapores con 141 cañones y 6.170 caballos. Los transportes de vapor miden 7.960 toneladas y tienen 1.730 caballos de fuerza, y la de vela se compone de 15 buques mayores, 20 menores y 10 urcas con un total de 500 cañones, que hacen un total general de 138 buques con 1.500 cañones y 20.870 caballos.

Por la exactitud de los anteriores datos, podemos confiadamente esperar que dentro de muy corto tiempo nuestra marina será la tercera del mundo»⁴⁶.

La fragata *Petronila*

Si hay unas naves que encarnen los esfuerzos y desvelos por restaurar el poder de la Marina de Guerra española durante el siglo XIX, esas son las fraga-

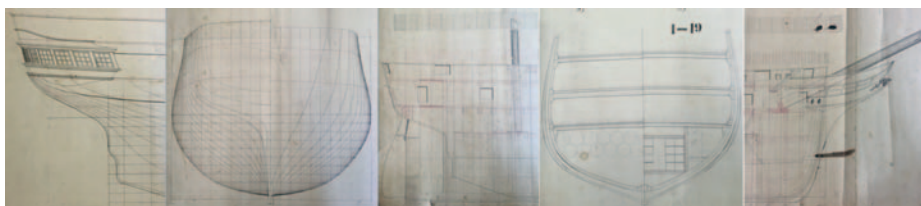
(42) Aunque de carácter divulgativo, acerca de este renacimiento resulta interesante, por la reseña esquemática de las distintas operaciones internacionales efectuadas por la Armada durante la época isabelina, la obra de Agustín R. Rodríguez citada en la bibliografía.

(43) AGMAB, Expediciones, Asuntos Particulares, leg.306.

(44) Según el Estado de buques de la Armada de 1862, *Alsedo*.

(45) A comienzos de 1862 había en los astilleros nacionales ocho rápidas y potentes fragatas de hélice en construcción, de las cuales siete portaban 51 cañones, y la última, 41. A saber: *Sagunto*, *Villa de Madrid*, *Zaragoza* y *Arapiles* (todas de 800 CV); *Almansa*, *Navas de Tolosa* y *Gerona* (de 600) y *Tetuán*, que también era blindada (1.000). Estado de Buques de la Armada en 1862; AGMAB, Expediciones, Asuntos Particulares, leg. 306.

(46) AGMM, MG, SU, sign. 5380.1, p. 540.



Distintas vistas inéditas extraídas de los planos de la fragata *Petronila*, realizados en el arsenal de Cartagena. AMN, sign. PB214 001-020

tas *Berenguela*, *Petronila* y *Blanca*, cuyo ciclo vital comenzó el 20 de enero de 1853. Fue en esa fecha cuando el marqués de Molins envió un oficio al comandante general del departamento de Cádiz –que también sería remitido al de Cartagena y al de Ferrol– en el que ordenaba iniciar las obras de «construcción de tres fragatas de hélice». De dicho escrito, copiado a continuación, se extraen, además de las motivaciones para iniciar el programa de rearme de la Armada, las disposiciones principales para llevar a cabo la fábrica de los mencionados buques⁴⁷.

Pero aquel jueves 20 de enero, el ministro de Marina también remitió un escrito al comandante general del arsenal de La Carraca, el brigadier de la Armada José María Quesada, quien había sido comisionado a Londres con la misión de averiguar el costo que tendrían allí «tres juegos de máquinas de hélice de 300 caballos aplicables á otras tantas fragatas», así como el tiempo que se tardaría en construirlas y las condiciones para poder contratarlas. Dos semanas después, un activo Molins enviaba para su estudio al brigadier Baltasar Vallarino, ingeniero general de la Armada, una libreta de construcción y un plano de una fragata inglesa «con máquina de hélice de 300 caballos de fuerza», al tiempo que proponía al responsable del departamento de Cádiz, el teniente general Casimiro Vigodet, que la que debía construirse en el arsenal gaditano fuese de «36 piezas en vez de 30»⁴⁸.

A final de mes, Vigodet enviaba a Molins un oficio al que adjuntaba un extenso informe en el que se especificaban, entre otras cuestiones, todos los materiales que debían emplearse en la construcción «de una Fragata de Hélice de las dimensiones que se expresa», incluidos los herrajes; herramientas de carpinteros, armeros, faroleros y herreros; jarcia y lonas para el velamen; ropas y utensilios de enfermería, cirugía y capellanes; aparejos y útiles para las embarcaciones menores (una lancha, cinco botes y una canoa); calafateo, pinturas; así como las diferentes clases de madera para el casco y la arboladura. Entre estas cabe citar: roble del país (casco, quilla, branque, codaste); roble

(47) AGMAB, Expedientes de buques, leg. 1176/557, minuta del ministro de Marina al comandante general del departamento de Cádiz, 20 de enero de 1853, (véase anexo 3).

(48) *Ibidem*, oficios del marqués de Molins a Vallarino y Vigodet, firmados en Madrid el 4 de febrero de 1853.



Fragata HMS *Arrogant*, de 46 cañones y 360 CV (1848). Royal Museum Greenwich (RMG), Id. py0941

de Bélgica (fondos y durmientes); pino de Estados Unidos (baos, trancaniles y mesas de guarnición); pino de la tierra (esloras, escotillas, enmalletado de los palos); pino de Suecia (sollados); caoba (cámara); pino de Riga (cubierta principal, alcázar y castillo); sabicú, pino de tea, cedro y caoba (timón); y álamo (vigotas).

Vigodet también incluía un presupuesto detallado donde se pormenorizaban los tipos de obra, los materiales que había en el arsenal, los que debían adquirirse, los jornales y las cantidades totales. Una valoración que ascendía a más de cuatro millones y medio de reales de vellón, en concreto, 4.505.196 reales y 22 maravedíes. Una cifra en la que no se incluía el «cureñaie y demás útiles para la artillería»⁴⁹.

A comienzos de abril, el brigadier José María de Quesada, comisionado en Londres como se ha comentado, comenzaba a remitir información referente a la adquisición de las máquinas para propulsar las fragatas que habían de construirse. Al respecto, el inicio de su carta resulta esclarecedor:

(49) Oficio de Vigodet al marqués de Molins, firmado en San Fernando (Cádiz) el 28 de febrero de 1853, e informe adjunto, redactado en la Comandancia de Ingenieros de La Carraca, firmado en dicho arsenal el 25 de febrero por el teniente de navío Jaime Rabech (ayudante del comandante general del arsenal), y con el V.º B.º del ingeniero general de la Armada, el brigadier Baltasar Vallarino. *Ibidem*.



Acuarela de la fragata HMS *Euryalus* de Oswald Walters Brierly (1860). La obra representa al buque en la época en que el príncipe Alfred, segundo hijo de la reina Victoria, embarcó en ella y navegó por el Mediterráneo y el Atlántico durante varios meses. Royal Collection Trust, Id. RCIN 925422

«Tengo el honor de remitir á V.E. copias en Inglés y sus traducciones de la proposición que hacen los Sres. Penn é Hijo de esta Plaza, para construir una, dos ó tres máquinas de su Patente llamada de Trunk, reconocida por el Gobierno Inglés y el Público en general, como la más ventajosa y a propósito para mover por acción directa y con cilindros horizontales el tornillo propulsor ó Hélice, quedando toda ella y sus calderas mucho más bajas de la Línea de Navegación»⁵⁰.

Quesada también prevenía de que dichos fabricantes proponían una máquina con mayor potencia, en concreto 360 caballos de vapor (CV), ya que era la más conveniente para mover buques del tamaño proyectado, y justificaba la propuesta apuntando que el Almirantazgo inglés había elevado la potencia a 400 CV en las fragatas *Euryalus* y *Arrogant*, de tamaño similar a las que se tenía previsto fabricar en España. Puesto que «conviene que lleven más fuerza para momentos dados y trabajando en los normales con mucha expansión

(50) *Ibidem*, carta de Quesada al marqués de Molins, Londres, 2 de abril de 1853. La empresa, dirigida por John Penn, que se convertiría en la mayor suministradora de la Royal Navy, es la misma que construyó las máquinas para los vapores *Isabel II* y *Francisco de Asís*, según se apunta en la misiva.

consumen menos carbón que si fuesen de fuerza inferior». Por último, significaba los plazos de entrega y la forma de pago⁵¹.

En lo relativo a las mencionadas fragatas inglesas, debemos recordar que las autoridades españolas, conscientes de que la industria naval británica llevaba décadas a la cabeza del mundo en materia de innovación y adelantos tecnológicos, no solo adquirieron allí la mayor parte de los buques a vapor que habían engrosado las filas de la Marina hasta la fecha, sino que también incentivaron la obtención de documentación técnica. Así, del análisis de la abundante correspondencia asociada a la actividad del marqués de Molins al frente del Ministerio de Marina se infiere que, aunque los ingenieros navales de la Armada fueron los autores de los proyectos y planos de la *Berenguela*, la *Petronila* y la *Blanca*, lo cierto es que aquellos eran una copia mejorada de los correspondientes a la fragata *Arrogant*⁵² y, sobre todo, a la *Euryalus* y la *Tribune*⁵³.

En lo tocante a la primera, por ejemplo, en un escrito remitido a Vigodet a finales de febrero se le ordenaba que «el modelo de la popa de la fragata de hélice inglesa *Arrogante*» debía permanecer en el arsenal de La Carraca para su consulta, y que hiciera dos copias y las enviara a los departamentos de Ferrol y Cartagena⁵⁴. En cuanto a la *Tribune*, el propio Molins encargó a Quesada adquirir y remitir toda la información que pudiera conseguir en Londres sobre la «corbeta inglesa *Tribune*»⁵⁵.

De hecho, en uno de los informes remitidos por Quesada a Madrid, este advertía de que la *Tribune* era el buque de hélice «más moderno que la Marina Inglesa construía de esas dimensiones y debía esperarse que fuese por eso el más aventajado», por lo que decidió «observar y averiguar con reserva todo lo

(51) El pedido previsto incluía dos o tres máquinas para las fragatas y dos más para dos guardacostas. El plazo de entrega sería de dieciséis meses, y el precio para cada máquina de las primeras sería de 2.080.000 reales, y de 1.600.000 para cada una de las segundas, a abonar en pagos mensuales.

(52) La HMS *Arrogant*, primera nave donde John Penn instaló su máquina Trunk, con una potencia de 360 CV, fue botada en 1848. Tenía casi 173 pies de eslora y 46 de manga, un desplazamiento aproximado de 2.600 toneladas y contaba con 46 cañones. SONDHAUS, L.: *Naval Warfare, 1815-1914*, Routledge, Londres, 2001, p. 42.

(53) La HMS *Euryalus*, botada en 1853 en el astillero inglés de Chatham, contaba con una máquina de 400 CV, tenía 212 pies de eslora (65 m), 50 de manga (15,3 m), un desplazamiento de 3.125 toneladas, montaba 50 cañones y embarcaba una dotación de unos 500 hombres. En cuanto a la HMS *Tribune*, más pequeña –realmente una corbeta–, botada en 1853 en el astillero británico de Sherness, situado en la isla de Sheppey, en la desembocadura del Támesis, tenía 192 pies de eslora y 55 de manga, un desplazamiento aproximado de 2.240 toneladas, montaba 31 cañones de 32 libras, y contaba con una dotación de 300 hombres.

(54) AGMAB, Expedientes de buques, leg. 1176/557, oficio del marqués de Molins a Vigodet, 28 de febrero de 1853.

(55) *Ibidem*, carta del marqués de Molins a Quesada, 11 de abril de 1853. Si bien el término ‘corbeta’ designa a un buque similar a la fragata aunque de menor tonelaje y autonomía, ambos se emplean de forma indistinta en numerosos documentos consultados para este trabajo.



Modelo a escala de la fragata británica HMS *Tribune*, de 31 cañones (1853). RMG, Id. f8958-002

concerniente á su Construcción y las opiniones que sobre ella tuviesen los hombres más acreditados de la facultad». También, a tenor de los defectos observados, y con vistas a «hacer su repartimiento aprovechando hasta la última pulgada de cabida», como dicen los ingleses, encargó a una persona competente, a la que no nombra, realizar las rectificaciones y enmiendas necesarias, entre ellas «aumentar la eslora unos diez y ocho pies para obtener más capacidad y conservando el mismo aparejo y el mismo armamento para no aumentar ni hombres ni pertrechos», incremento con el que, según Quesada, se obtenía la ventaja de «separar más la chimenea del aparejo de en medio que la hace tan peligrosa cuando se navega á velas y Hélice»⁵⁶.

Por lo que concierne a la construcción de la *Petronila*, nave que tendría un especial protagonismo durante la expedición a México, también el comandante general del departamento de Cartagena, jefe de escuadra José María Halcón, recibió los planos y la mencionada «libreta de construcción» de una «corbeta de hélice del porte de treinta y un cañones» (la *Tribune*), y se le instó a que manifestase, antes de iniciar las obras, qué opinión le merecían «los planos y libreta»⁵⁷. Con todo, tras los estudios y modificaciones pertinentes, el 9 de octubre de 1853 se recibía en Cartagena el plano de la *Petronila*, «cuya quilla se mandó poner en real orden de esta fecha». Precisamente es en este

(56) *Ibíd.*, carta de Quesada al marqués de Molins, Londres, 18 de abril de 1853.

(57) *Ib.*, oficio del marqués de Molins a Halcón, Madrid, 11 de abril de 1853.

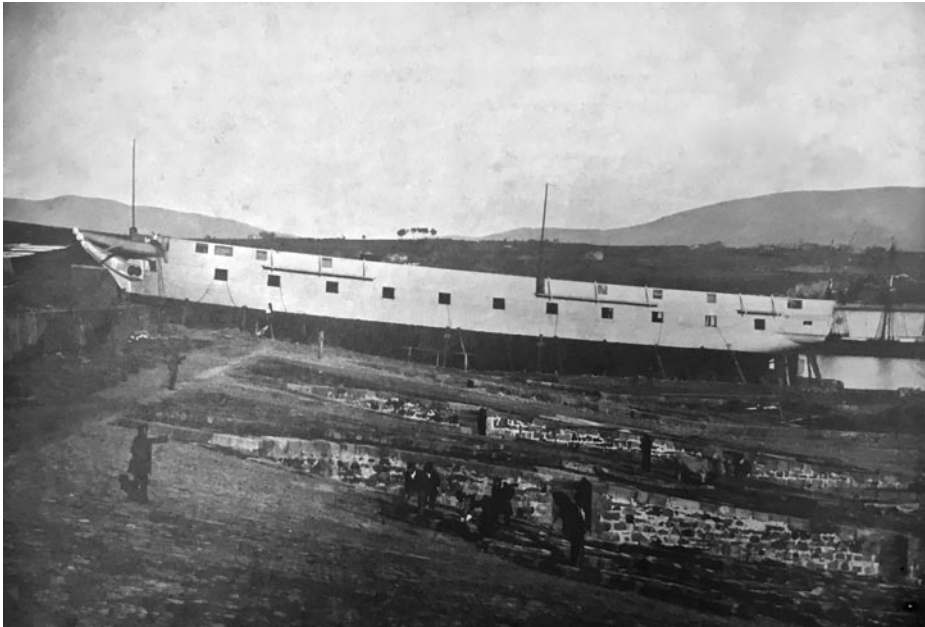


Imagen inédita de la fragata *Petronila* en la grada del arsenal de Cartagena, poco antes de ser botada en 1857. AMN, sign. FC7/26

documento donde aparece por primera vez anotado el nombre de esta y el de las otras dos fragatas⁵⁸.

No obstante, con la construcción ya avanzada, se realizaron diferentes modificaciones. De esta fase se conservan una veintena de extraordinarios planos, hasta ahora nunca publicados, con anotaciones muy interesantes⁵⁹. Una de ellas, relativa al mencionado desplazamiento de la chimenea, corrobora que el diseño del buque estaba basado en planos ingleses. Al respecto se apuntaba:

«Si en lugar de tener la chimenea en 5, como la trae el plano Inglés, pudiera ésta correrse á 5', según está indicado en el maestro, resultaría de aquí que las carboneras pudieran estar á proa corriéndolas hasta el mamparo del pañol de pólvora: entonces la aguada podría pasar á popa, comprendiéndola entre los mamparos 4 y 14; y cerrando la escotilla de la aguada en p. [popa] tendríamos

(58) AGMAB, Expedientes de buques, leg. 1176/557, 9 de octubre de 1853.

(59) Estos pueden consultarse en AMN, sign. PB 214/001-a 020. Varios de ellos están firmados, en octubre de 1855, por el ingeniero facultativo del arsenal de Cartagena, el alférez de navío Guillermo Whagon.



Grupo de oficiales en la cubierta de la corbeta *Colón*, uno de los buques que integraron la escuadra de Gutiérrez de Rubalcava en Veracruz. Al fondo se advierte perfectamente la figura inconfundible de un cañón de 68 libras (Jean Laurent, 1862). Colección Klumpcol, de Yolanda Fernández-Barredo y Juan José Sánchez García

entre el palo trinquete y la chimenea un espacio más que suficiente para poder comprender una gran lancha que pudiera tener un ancla, en lugar de los dos botes pareles que lleva»⁶⁰.

También se modificaron algunos aspectos tocantes a la artillería que debía montar el buque. Así, de una disposición inicial que establecía, además de cañones de 32 y 68 libras⁶¹, una colisa (cañón giratorio) de 80 en el castillo de proa, se pasó a una de 68, siguiendo el mismo criterio utilizado en los vapores *Isabel II* y *Francisco de Asís*⁶². En cuanto a la fabricación de aquellos y sus municiones, una orden, remitida el 31 de octubre en 1854 al director general de Artillería del Ejército, disponía que se construyesen «en Trubia con destino á las fragatas de hélice *Petronila* y *Berenguela* 16 cañones de á 68: 24 de á 32: 20 del mismo calibre: 320 granadas del de á 68: 320 espoletas metálicas para las mismas: 880 balas huecas de igual calibre y 3520 balas sólidas de á 32»⁶³.

Finalizadas las obras en la *Petronila*, esta entró en servicio a comienzos de 1858, según aparece reflejado en el Estado General de la Armada de aquel año. Tras varias misiones en aguas

(60) Plano firmado por Whagon en el arsenal de Cartagena, el 14 de octubre de 1855. AMN, sign. PB 214/004. Es de señalar que en su rúbrica lo hacía como «Guillermo Magon».

(61) Hasta mediados de siglo, el origen de la mayor parte de estos cañones fue inglés. Al respecto, cabe referir el cañón *Lancaster*, de 68 libras, que sería empleado con profusión en la guerra de Crimea (1854-1855) y fue conocido en España como «Bombero». A partir de 1849 comenzaron a fundirse piezas de este tipo en la fábrica asturiana de Trubia. Más tarde, en 1852, se otorgó a dicha factoría «el monopolio para la fabricación de toda la artillería que en lo sucesivo se montaría en los buques». Real orden de 4 de noviembre de 1852, cit. en BORDEJÉ Y MORENCOS, F.: *Crónica de la marina española en el siglo XIX I, 1800-1868*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1999, p. 246.

(62) AGMAB, Expedientes de buques, leg. 1176/557, disposición de 16 de junio de 1854.

(63) Aunque la mayor parte de los Estados establecen que la *Petronila* montaba 37 cañones, al menos durante la expedición a México le fue instalada una pareja más de bronce: 10 lisos de 68 libras, 26 lisos de 32, uno rayado de 16 cm, y dos de bronce de 8. AMN, Ms. 1472, pp. 27 y 66.

peninsulares, en 1860 se ordenó que navegara hasta La Habana, donde quedó agregada a la escuadra de aquel apostadero. Allí la sorprenderían los preparativos para la expedición a México, y allí se haría cargo del buque, el 26 de noviembre de 1861, el comandante designado para la mencionada operación, capitán de navío Romualdo Martínez Viñalet⁶⁴.

La participación de la Armada en la campaña mexicana sirvió también para que las dotaciones de los buques y sus oficiales adquirieran experiencia. En este sentido, se hace necesario referirse a uno de ellos: Antonio Eulate y Fery, insigne marino que comandaría el acorazado *Vizcaya* en el infausto combate naval de Santiago de Cuba del 3 de julio de 1898, y que era un joven guardiamarina de 2.^a clase cuando, en diciembre de 1861, fue asignado a la *Petronila*, el buque donde servía su padre, Antonio Eulate y Hevia, como capitán de fragata. De la pluma de este último se conserva un extraordinario diario de navegación que recoge datos significativos no solo sobre los aspectos constructivos, técnicos y logísticos de la nave, sino también acerca de los «acaecimientos» más relevantes de las singladuras en las que tomó parte⁶⁵. Así, por ejemplo, anotaba Eulate:

«En 19 de noviembre de 1853 se puso la quilla de este buque sobre picadero no dándole arrufo ninguno; y se botó al agua el día 13 de mayo de 1857 (...); las dimensiones principales del buque eran: eslora (230 pies y 6 pulgadas), manga (47/5), puntal (23/4), y 2.600 toneladas de desplazamiento»⁶⁶.

Un poco más adelante refiere detalles sobre las «máquinas» y el consumo de carbón durante la expedición:

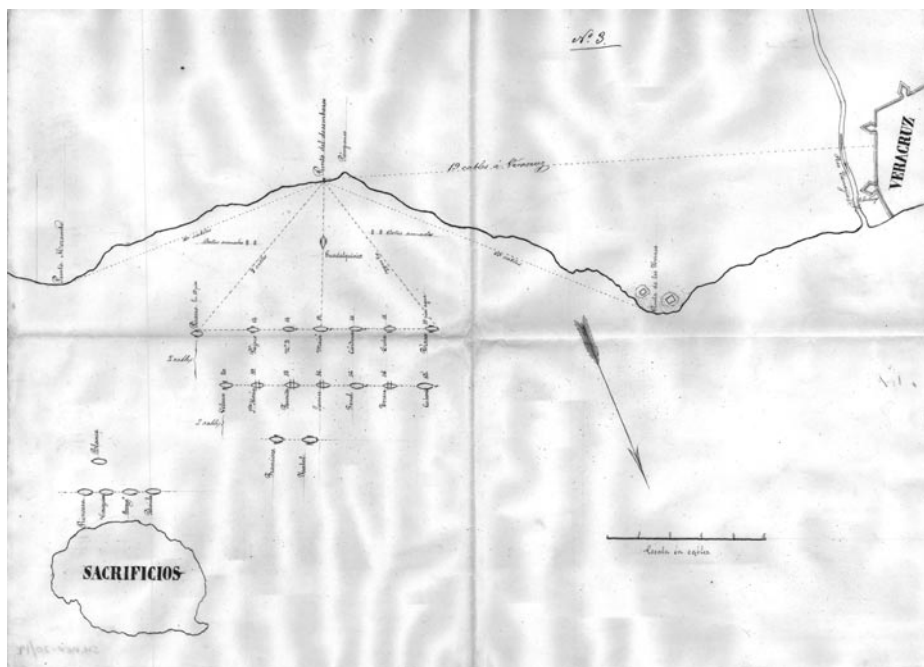
«2 de la fuerza colectiva de 300 caballos sistema Penn. Montada en el Arsenal de Cartagena; 2 calderas sistema tubular con 10 hornos. 10 toneladas de carbón piedra Cardiff (...). Consumo de carbón en la campaña 344 toneladas. Se han recibido en Vera-Cruz 94 T.»⁶⁷.

(64) De aquel periodo se han encontrado varios escritos e informes sobre la campaña redactados por Martínez Viñalet, así como datos, muy interesantes, referidos a «ejercicios de fuego al blanco» realizados con la artillería del buque aquellos días. AGMAB, Expedientes de buques, leg. 1176/558.

(65) AMN, Ms 1472, diario de navegación de la fragata *Petronila*, escrito entre 1858 y 1863 y firmado por Antonio Eulate (el nombre del guardiamarina Antonio Eulate aparece reflejado en la pág. 63).

(66) *Ibidem*, p. 28. Hay una gran discrepancia entre estas fechas y las apuntadas en el expediente de construcción de la *Petronila*, donde se anota en un lugar: «Se puso la quilla el 22 de febrero de 1854; se botó al agua en 13 de mayo de 1857». En otro escrito, remitido por el comandante general de Cartagena al marqués de Molins, se especifica sin embargo que la *Petronila* «había caído al agua» el 9 de mayo de 1857. Un legajo, por cierto, en el que también se consignan las fechas de la *Berenguela* (respectivamente, 10 de febrero de 1854 y 24 de febrero de 1857) y la *Blanca* (se puso su quilla el 4 de marzo de 1854). AGMAB, Expedientes de buques, leg. 1176/557.

(67) *Ibidem*, p. 63.



Situación de la escuadra española en el fondeadero de Antón Lizardo, a la vista de Veracruz, en diciembre de 1861. AGMM, MG, SU, sign. 5080.3, p. 183

También resulta extraordinario un cuadro resumen con las existencias de pólvora y municiones, tanto para la artillería del buque como para las armas portátiles asignadas a la dotación de este. De dicho estado numérico se deduce, por un lado, la importancia dada a la expedición de México, ya que la mayor parte de las cantidades almacenadas eran iguales o superiores a las establecidas por reglamento, y por otro, que los pañoles de la *Petronila* fueron utilizados como depósito «para repuestos de la Escuadra»⁶⁸. En dicho cuadro, además de anotar los nombres y empleos de los oficiales, se incluyen, entre otros datos, los «viveres y aguada» almacenados: «1.500 Raciones Ordinarias para 50 días á razón de 300 plazas. 26 Aljibes que hacen el agua necesaria para 50 días á razón de 3.600 plazas»⁶⁹. La ración ordinaria de la Armada para la mencionada expedición estaba compuesta por

(68) *Ib.*, p. 27. En este sentido, llama la atención la existencia de 1.128 espoletas metálicas de tiempo para granadas de 16 cm, en lugar de las 88 reglamentarias por buque, así como los «250.000 cartuchos de carabina rayada en 250 cajones y 400.000 cápsulas fulminantes en dos cajas» para el Ejército.

(69) *Ibidem*, p. 62.

«16 onzas de galleta de 1º de embarque, 3 ídem de arroz, 2 ídem de garbanzos, 3½ íd de frijoles, 5 íd de tocino, 1/1.000 avos de celemín de sal, 1 onza de azúcar, 5 adarines de café en grano⁷⁰, ½ cuartillo de vino⁷¹, 1/1.000 avos de íd de vinagre, 2 adarines de pimiento molido, 17 centésimas de adarine de pimienta, 17 íd íd de clavo, 16 íd íd de canela. Y además 2 centésimas de peso por ración para la compra de verduras»⁷².

Por lo que respecta a las comisiones desempeñadas, la fragata fue empleada para llevar a Veracruz, además de las aludidas reservas de municiones, dos compañías de infantería y varios oficiales⁷³. Una vez allí fue fondeada junto a la isla de Sacrificios y formó una línea con las fragatas *Princesa de Asturias*, *Concepción* y *Berenguela*⁷⁴ hasta abril de 1862, en que regresaría a La Habana trasladando parte de las tropas y, sobre todo, enfermos. En este sentido, un oficial anotaba en su diario de operaciones, con fecha 14 de diciembre: «Por la mañana del 14 salieron á Sacrificios las fragatas *Princesa de Asturias*, *Concepción*, *Petronila* y *Berenguela*, siguiendo en ellas el vapor *Guadalquivir*, á cuyo bordo iban un oficial de marina y un Comandante de E.M. con la intimación. El viento y mar eran buenos»⁷⁵.

La Armada en la expedición a México

Ya se han comentado los principales antecedentes políticos que llevaron a la organización y envío de una fuerza expedicionaria a México. También los hitos y aspectos más reseñables del rearme decimonónico de la Armada española, que permitió desplazar al Caribe, a la vista de dos de las potencias navales de la época, una moderna escuadra de cuya existencia, como subrayaba su comandante en jefe, aquellas «probablemente dudaban». Alcanzado este punto, por tanto, resta analizar la composición de dicha escuadra y profundizar en su papel en la mencionada campaña.

Debemos hacer mención en primer lugar de un oficio firmado por el general Francisco Serrano a comienzos de noviembre de 1861, en el que informaba a su superior en Madrid de la finalización de los trabajos de organización del

(70) El «adarín» u octavo de onza era una medida empleada principalmente por los criollos en Hispanoamérica para medir el peso del café y de algunas especias.

(71) *Cuartillo*: cuarta parte de un azumbre o dieciséis copas, equivalente en la actualidad a medio litro aproximadamente.

(72) AGMAB, Expediciones, Asuntos Particulares, leg. 306, nota de géneros de que se compone la ración de Armada en el apostadero de La Habana, 2 de noviembre de 1861.

(73) AGMM, MG, SU, sign. 5380.1, p. 536 (pertenecientes al 1.º batallón del Regimiento del Rey).

(74) Un poco más adelantada se encontraba la *Blanca*. *Ibídem*, sign. 5080.3, p. 183.

(75) *Ibídem*, sign. 5370.5, p. 5. Realizada su misión, el *Guadalquivir*, como aviso de la escuadra, regresó al frente de esta.



La fragata *Concepción* en el puerto de Port Said o Argel. La *Concepción* y la *Lealtad* fueron los dos buques más modernos que se incorporaron a la escuadra que Rubalcava comandó en la expedición de México. AMN, sign. FC16/118

contingente expedicionario⁷⁶. Es este un documento de extraordinaria importancia que pone de manifiesto la verdadera naturaleza de la operación fraguada por la ya aludida real orden de 11 de septiembre⁷⁷, que había sido remitida a Serrano para su cumplimiento y que este resume en las siguientes palabras: «enviar una expedición naval con tropas de desembarco á las costas de Méjico». «Una expedición naval»... La reflexión también citada del capitán general de Cuba, verdadero organizador de la empresa, cobra así todo su sentido al ratificar que la escuadra era «la base de las operaciones»⁷⁸.

Por último, el escrito, además de advertir de que se estaba pendiente de la llegada a La Habana de las fragatas *Lealtad* y *Concepción* para engrosar las unidades del grupo naval, finaliza ensalzando los grandes esfuerzos realizados por la Armada tanto en esta expedición como en la que en esos momentos se llevaba a cabo en Santo Domingo:

(76) *Ib.*, sign. 5380.1, pp. 310-314, oficio de Serrano al ministro de la Guerra, La Habana, 6 de noviembre de 1861.

(77) *Ib.*, pp. 249-259, real Orden del ministro de la Guerra a Serrano, San Ildefonso, 11 de septiembre de 1861.

(78) *Ibíd.*, sign. 5379.9, p. 23, oficio de Serrano al ministro de la Guerra, La Habana, 18 de septiembre de 1861.

«Debo hacer mención del Cuerpo de la Armada que ha superado mis esperanzas para alistar la escuadra; adquirir y preparar los buques mercantes, construir chalanas de desembarco, formar una escuadrilla de botes armados con cañones rayados, y acomodar tanto material y ganado, todo en brevísimo plazo, y con una inteligencia y acierto dignas de elogio; como en la expedición de Santo Domingo, lo mismo que en cuantos trabajos surgieron con motivo de la reincorporación de aquella Provincia y las reclamaciones á la República de Haití»⁷⁹.

Sin embargo, el 26 de noviembre, dos días después de que las fragatas mencionadas fondearan en el puerto habanero, y sin haber recibido órdenes de Madrid que modificaran «las que tenía dictadas», Serrano dispuso, «de acuerdo con el Gral. Rubalcava», que la escuadra zarpara de forma escalonada a partir del 29, dividida en tres divisiones, «compuesta la 1.ª de los buques de vela, la 2.ª de los de Hélice y la 3.ª de los de Vapor en su mayor parte de ruedas»⁸⁰. La partida fue descrita por aquel con las siguientes palabras:

«En los días anteriores á su salida se verificó el embarque de las tropas, y tanto en este acto, como en el de zarpar los buques, ha sido notable el entusiasmo de los soldados y de la población que en masa cubría las calles, muelles y los pequeños vapores del tráfico de la bahía, que engalanados y con músicas surcaban el mar y acompañaban la Escuadra á su salida»⁸¹.

Por lo que respecta los dieciséis navíos de guerra que integraban aquella, sus nombres eran los siguientes: *Berenguela*, *Santa María*, *Marigalante*, *Blanca*, *Ferrol*, *Blasco de Garay*, *Isabel la Católica*, *Concepción*, *Petronila*, *Princesa de Asturias*, transporte núm. 3, *Lealtad*, *Francisco de Asís*, *Pizarro*, *Velasco* y el aviso *Guadalquivir*. Además, se fletaron los siguientes transportes: *Paquita*, *Parma*, *Teresa*, *Sunrise*, *Favorita*, *Pájaro del Océano*, *Cuba*, *Cubana*, *Cárdenas* y *Maysi*. Por último, a estos buques hubo que añadir doce chalanas, construidas para el desembarco y capaces de conducir a tierra 3.000 hombres de una vez⁸².

(79) *Ib.*, sign. 5380.1, pp. 313-314.

(80) *Ib.*, pp. 423-424, oficio de Serrano al ministro de la Guerra, La Habana, 26 de noviembre de 1861.

(81) *Ib.*, de 6 de diciembre de 1861. *Ibidem*, pp. 448-449.

(82) GARCÍA PÉREZ, p. 74.

Numeral	Nombre	Cañones	HP	Fecha de construcción	División	Tipo
10	<i>Berenguela</i>	37	360	1855	1. ^a	Fragata a hélice
233	<i>Santa María</i>	4		1850	1. ^a	Urca a vela
230	<i>Marigalante</i>	2		1851	1. ^a	Urca a vela
14	<i>Blanca</i>	37	300	1859	1. ^a	Fragata de hélice
12	<i>Ferrol</i>	37	360	1857	1. ^a	Fragata de hélice
103	<i>Blasco de Garay</i>	6	350	1845	1. ^a	Vapor de ruedas
91	<i>Isabel la Católica</i>	16	500	1850	2. ^a	Vapor de ruedas
18	<i>Concepción</i>	37	600	1860	2. ^a	Fragata de hélice
12	<i>Petronila</i>	37	360	1857	2. ^a	Fragata de hélice
7	<i>Princesa de Asturias</i>	50	360	1857	2. ^a	Fragata de hélice
	<i>Transporte n.º 3</i>				2. ^a	Fragata de hélice
9	<i>Lealtad</i>	41	500	1860	2. ^a	Fragata de hélice
92	<i>Francisco de Asís</i>	16	500	1850	3. ^a	Vapor de ruedas
107	<i>Pizarro</i>	6	350	1856	3. ^a	Vapor de ruedas
281	<i>Velasco</i>	2	500	1850	3. ^a	Vapor de ruedas
117	<i>Guadalquivir</i>	1	100	1852	3. ^a	Vapor de ruedas

Cuadro con los buques de guerra que integraban la escuadra que zarpó de La Habana con destino a Veracruz. Datos extraídos del Estado de buques de la Armada en 1862 (AGMAB, Expediciones, Asuntos Particulares, leg. 306) y de la lámina que representa a la escuadra al mando del teniente general de la Armada Joaquín Gutiérrez de Rubalcava, fechada en La Habana el 3 de enero de 1862 (AGMM, MG, SU, sign. 5080.1, p. 536)

La escuadra se vería reforzada al llegar a Veracruz, como se ha comentado, la corbeta *Colón*. Días después también pasarían a engrosar aquella los vapores *Antonio de Ulloa* y *San Quintín*⁸³, que trasladaron a México, en compañía del *Francisco de Asís*, al general Juan Prim⁸⁴, nombrado por el Gobierno comandante en jefe del cuerpo expedicionario⁸⁵, y a su Estado Mayor. Así pues, cuando el conde de Reus llegó a su destino el 8 de enero, la flota española estaba formada, sin contar lanchas cañoneras y chalanas de desembarco, por 29 navíos.

A modo de comparación, es de subrayar que las fuerzas francesas que llegaron a La Habana al mismo tiempo que Prim iban embarcadas en una

(83) El *Ulloa*, un vapor de ruedas de 350 CV y seis cañones, había sido botado en Ferrol en 1851; el *San Quintín*, un transporte de hélice de 300 CV y 1.300 t de desplazamiento, había sido adquirido en Inglaterra en 1859, con motivo de la guerra de África (1859-1860). LORENZO ARROCHA, J.M.: «Apuntes sobre el incendio y pérdida del vapor de S.M. *General Alava* en la isla de La Palma», *Revista de Estudios Generales de la Isla de La Palma*, núm. 2 (2006), 165-190, pp. 165 y 178.

(84) Prim, que había llegado a La Habana el 23 de diciembre a bordo del *Ulloa*, partió hacia Veracruz el 2 de enero en el *Francisco de Asís*, mientras que los oficiales de su Estado Mayor lo hacían en los vapores *Ulloa* y *San Quintín*. AGMM, MG, SU, sign. 5380.1, p. 528, oficio de Serrano al ministro de la Guerra, La Habana, 2 de enero de 1862.

(85) *Ibidem*, p. 344, real decreto firmado por Leopoldo O'Donnell el 13 de noviembre de 1861.



La fragata *Berenguela*, otro de los buques presentes en México, en este caso en una acuarela que representa su paso por el canal de Suez, el día de la inauguración de este, el 17 de noviembre de 1869. Otro de los documentos gráficos que atestiguan el resurgimiento decimonónico de la Armada española. Autor: Alejandro Arias Salgado, 1914. AMNM, sig. 949

escuadra compuesta por trece buques: un navío, cuatro fragatas, una corbeta, dos avisos, dos cañoneras y tres transportes⁸⁶. Como dato curioso, cabe apuntar que el general Serrano tuvo que «facilitar» al comandante en jefe francés, el contralmirante La Gravière, «50 caballos y 4 chalanas», además de las 200 acémilas, víveres y carbón que necesitaba, antes de su partida hacia Veracruz⁸⁷. Por lo que respecta a la escuadra británica, Serrano, sin precisar su número, porque no le habían «pasado estado de sus fuerzas», informaba de que el comodoro Hugh Dunlop verificó la salida de La Habana «con algunos buques»⁸⁸. En concreto eran seis: dos navíos, dos fragatas y dos cañoneras⁸⁹.

En resumen, el número de barcos españoles superaba ampliamente al conjunto de los aportados por ingleses y franceses. De hecho, cuando, pocos días después, el jefe de la escuadra española regresó a La Habana con varios navíos de guerra, cumpliendo órdenes del general Serrano⁹⁰, la escuadra española seguía siendo la más numerosa en aguas mexicanas. Así, en Veracruz, aparte de los transportes, quedaron fondeadas las fragatas *Lealtad*, *Petronila* y *Berenguela*, y los vapores *Francisco de Asís*, *Blasco de Garay*, *Ulloa*, *San*

(86) *Ib.*, p. 533, «Estado de las fuerzas Francesas expedicionarias á Méjico á las órdenes del Contra Almirante Jurien de la Gravière», Santa Cruz de Tenerife, 24 de noviembre de 1861.

(87) *Ib.*, p. 532, minuta del jefe de Estado Mayor de la Capitanía General de Cuba, La Habana, 31 de diciembre de 1861.

(88) *Ib.*, p. 528, oficio de Serrano al ministro de la Guerra, La Habana, 2 de enero de 1862.

(89) PRUNEDA MARTÍN, P.: *Historia de la Guerra de México, desde 1861 á 1867, con todos los documentos diplomáticos justificativos*, Editores Elizalde y Compañía, Madrid, 1867, p. 97.

(90) AGMM, MG, SU, sign. 5380.1, p. 557, oficio de Serrano a Rubalcava, La Habana, 2 de enero de 1862.

Quintín, *Álava*⁹¹, *Guadalquivir* y número 3, mientras partían hacia Cuba las fragatas *Princesa de Asturias*, *Concepción* y *Blanca*, y los vapores *Isabel la Católica*, *Pizarro* y *Velasco*⁹².

Pero la participación de la Armada en la expedición de México tuvo una aportación destacada más. A finales de octubre de 1861, cuando Serrano ultimaba en La Habana los preparativos para aquella empresa, el teniente general Juan Zavala, ministro de Marina, ordenaba al capitán general del departamento de Cádiz que, «á la brevedad posible», el 3.º batallón de Infantería de Marina, acantonado en aquella plaza, y el 4.º del mismo cuerpo, que se encontraba en Málaga, completaran sus plantillas y, «con todo su armamento, vestuario, correaje y equipo», estuvieran prevenidos «para embarcar á primera orden»⁹³. Zavala –como se ha comentado, otro de los grandes impulsores del resurgimiento decimonónico de la Armada– atendía así, a requerimiento del ministro de la Guerra, las continuas solicitudes para reforzar la menguada guarnición de la isla de Cuba.

De este modo, el 6 de diciembre de 1862 llegaban a La Habana, a bordo de los vapores *Álava* y *San Quintín*, los dos citados batallones⁹⁴. Sin embargo, dos meses después, con las enfermedades diezmando las unidades destacadas en México, Prim se vio obligado a evacuar muchos hombres –los más graves– a los hospitales cubanos⁹⁵. Serrano, al recibirlos, ya se comprometía a enviarles los refuerzos que fueran precisos: «Llegaron los enfermos y espero las remesas sucesivas. Si baja el efectivo de las fuerzas podré reponerlas del modo que V. me indique»⁹⁶. Las «remesas», como las denominaba el general, no tardaron mucho en llegar. De hecho, mediado el mes de febrero ya habían sido empleados cuatro buques de la Armada para esta función. Al respecto,

(91) El vapor de hélice *General Álava*, comprado a Gran Bretaña en 1859 para servir de transporte en la guerra de África, tenía una potencia de 280 CV y un desplazamiento de 1.500 t. Pese a que es citado en esta relación, fechada en Veracruz el 16 de enero, la primera constancia documental de su presencia en la bahía de dicha población, transportando pertrechos desde La Habana, es una carta remitida por Serrano a Prim del 31 de enero. AINF, FP, Academia de Infantería de Toledo, Fondo Prim, sign. 40048.

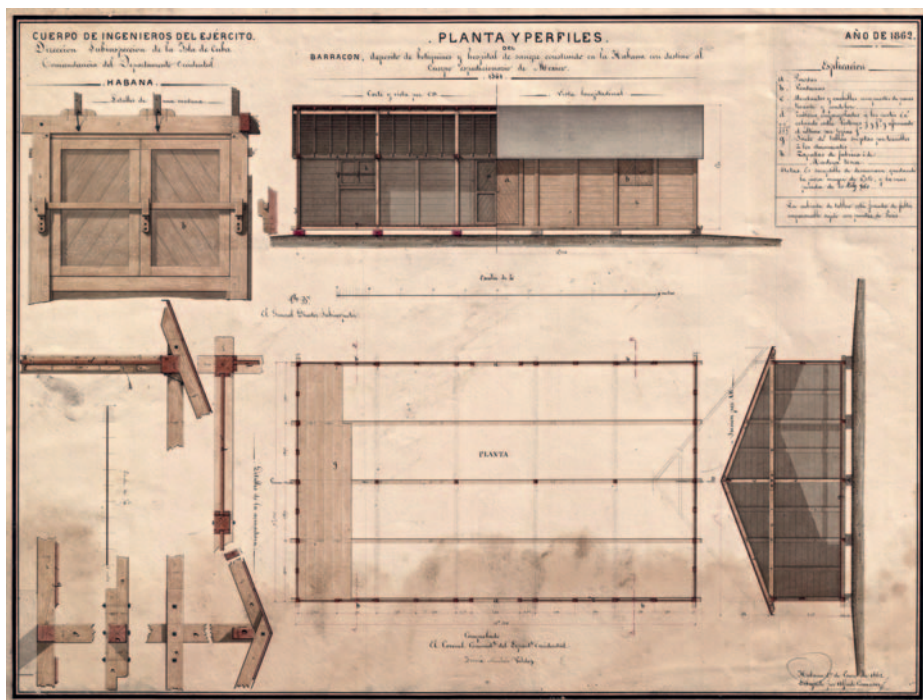
(92) AGMM, MG, SU, sign. 5380.1, pp. 556-557 y 560-561, notas 1 y 2, anexas a un oficio de Prim al ministro de la Guerra, Veracruz, 16 de enero de 1862. Se desconoce el motivo de la omisión en ambas notas de las urcas de vela *Santa María* y *Marigalante* y de la fragata de hélice *Ferrol*, por lo que, aunque por el momento no se ha encontrado documento que lo pruebe, la hipótesis más plausible es que dichos buques fueron enviados a La Habana al poco de llegar a Veracruz.

(93) AGMAB, Artillería-Infantería, leg. 1665, oficio firmado en Madrid el 22 de octubre de 1861.

(94) *Ibidem*, leg. 1666, oficio del subsecretario del Ministerio de la Guerra al ministro de Marina, Madrid, 7 de enero de 1862.

(95) Según un estado confeccionado al final de la expedición por el Estado Mayor de Prim, las fuerzas de mar y tierra, calculadas finalmente, contando los relevos y refuerzos, «en 8.000 hombres», sufrieron las siguientes bajas por enfermedad: «Enfermos habidos en la División, 6.969; Dados de alta para sus cuerpos, 5.282; Embarcados para La Habana, 1.566; y Fallecidos, 131; de los cuales 78 murieron de fiebre amarilla, 18 de tífus, y el resto de enfermedades comunes». AINF, FP, sign. 40081.

(96) *Ibidem*, sign. 40049, carta de Serrano a Prim, La Habana, 9 de febrero de 1862.



Planta y perfiles del barracón, depósito de botiquines y hospital de sangre construido en La Habana con destino al cuerpo expedicionario de México. CAGMM, sign. CUB-202/09

apuntaba aquel en un oficio: «A bordo del transporte *San Quintín* llegaron á noche á este Puerto ciento ochenta enfermos procedentes del Cuerpo expedicionario á Méjico; habiéndolo verificado anteriormente en tres distintas remesas quinientos treinta y ocho; que componen un total de setecientos diez y ocho»⁹⁷.

Ante esta situación, y pese a que la isla quedaba defendida «con menos de 6.000 fusiles», los dos batallones de Infantería de Marina fueron enviados a Veracruz, el 3.º, en el vapor *Álava*, y el 4.º, en una fragata francesa⁹⁸. Ambos, según advertía Serrano, iban «equipados de todo»⁹⁹. El 23 de febrero llegarían al puerto mexicano, donde el conde de Reus, después de pasarles revista y

(97) AGMM, MG, SU, sign. 5389.32, p. 2, oficio de Serrano al ministro de la Guerra, La Habana, 19 de febrero de 1862.

(98) AINF, FP, sign. 40051, carta de Serrano a Prim, La Habana, 18 de febrero. Respecto al empleo del buque extranjero, apuntaba Serrano en esta misma misiva: «Aunque tenemos buques que lleven el 4º Batallón de marina como se le había pedido ya al Comandante Francés una fragata he creído debes aceptar este favor».

(99) *Ibidem*, 26 de febrero; *ib.*, sign. 40054.

ordenarles durante más de dos horas ejercicios tácticos, rubricó un elogioso oficio destinado al ministro de Marina que, por su interés, es transcrito a continuación:

«Excmo. Sr.:

«El día veinte y tres del actual llegaron á esta Plaza en el vapor de S.M. *Álava* y en la fragata de guerra francesa *Astrée* los batallones 3.º y 4.º de Infantería de Marina con objeto de aumentar las fuerzas de este Cuerpo expedicionario; pero como el estado hoy de nuestras relaciones con el Gobierno de la República Mejicana, aseguran por ahora que no habrá necesidad de emplear las armas para resolver de una manera satisfactoria las cuestiones que España tiene pendientes con esta República, y como por otra parte el Sr. Capitán Gral. de la Isla de Cuba me hace presente que con motivo de los refuerzos que me enviaba, apenas le quedaba guarnición en aquella Isla para atender a cualquier evento inesperado que pudiera ocurrir, me decidí á devolverle dos batallones, siendo uno de ellos el 4.º de Infantería de Marina, habiéndome quedado con el 3.º, que he elegido por seguir el orden de preferencia numérica, pues igual concepto me merecen uno y otro.

Al día siguiente de desembarcar los referidos batallones 3.º y 4.º les pasé una detenida revista en el campo, y les hice trabajar por espacio de más de dos horas por batallones y en línea, y no puedo menos de manifestar á V.E. que he visto con satisfacción que el personal de estos Batallones es excelente, su policía muy esmerada, y su instrucción tan perfecta como pudiera exigirse»¹⁰⁰.

Por tanto, mientras que el 3.º batallón de Infantería de Marina permaneció en México tres meses más, hasta el final de la expedición, el 4.º fue enviado de regreso a La Habana a reforzar la guarnición de la isla. Una llegada que fue referida con las siguientes palabras por el capitán general de Cuba:

«Llegó el 4.º de Marina que deseería hubiese V. conservado, y el de Bailén; en reemplazo de ese va *Isabel 2.ª* con 800 hombres, no lleva más fuerzas porque quedan aquí los que cumplen en los meses de marzo, abril y mayo. Llegaron las tiendas de Campaña y V. dirá si necesita más que las que lleva ese Batallón»¹⁰¹.

En relación con el 3.º de Marina, los pocos datos que se han logrado encontrar atestiguan que, junto al Batallón de Nápoles, fue acantonado en la pequeña localidad de Escamela, junto a Orizaba, donde los ingenieros construyeron un barracón para alojarlo y arreglaron «el edificio llamado el Molino, y el Mesón extremo del pueblo»¹⁰². También se conoce su fuerza o, al menos, la que tenía en una revista en marzo. Así, en un estado fechado el día 10 se anota que dicha unidad estaba formada por 2 jefes, 26 oficiales y 669 individuos de tropa, y que veintiocho de estos últimos se encontraban enfermos.

(100) AGMAB, Artillería-Infantería, leg. 1666, oficio de Prim al ministro de Marina, Veracruz, 27 de febrero de 1862.

(101) AINF, FP, sign. 40054, carta de Serrano a Prim, La Habana, 14 de marzo de 1862.

(102) AGMM, MG, SU, sign. 5370.5, p. 20.



Uniformes de Infantería de Marina usados en la expedición de México. A la izquierda, un capitán, y a la derecha, un corneta y un infante. New York Public Library (NYPL), The Vinkhuijzen Collection of Military Uniforms, 1862. Respectivamente, sign. 91404 y sign. 91405

Contaba, además, con tres caballos¹⁰³. Solo diez días después, las bajas por enfermedad afectaban a tres oficiales y 83 de sus subordinados¹⁰⁴.

El final de la expedición

El 19 de febrero de 1862, con los hospitales en Cuba y México atestados de soldados enfermos como consecuencia de sus insalubres emplazamientos en las cercanías de Veracruz, los representantes del gobierno mexicano y los de las tres naciones firmantes del tratado de Londres se reunieron en la población de La Soledad¹⁰⁵. Allí establecieron un tratado previo, firmado por los cuatro mandatarios, por el que México se comprometía a atender las reclama-

(103) *Ibíd.*, sign. 53783.33, pp. 22-23, estado de fuerza firmado en Orizaba, el 10 de marzo de 1862, por el brigadier Gabriel de Torres, jefe de Estado Mayor del cuerpo expedicionario a México.

(104) *Ib.*, pp. 19-20, oficio y estado adjunto remitido por Prim al ministro de la Guerra, Orizaba, 20 de marzo de 1862.

(105) DIEGO GARCÍA, E. de: «O'Donnell, Prim y la expedición de México», *Revista de Historia Militar*, año LXI, núm. extraordinario II (2017), 159-200, p. 187.

ciones de los aliados. Además, se acordaba que las negociaciones definitivas se realizarían en Orizaba, en el interior del país; que se permitiría a las tropas expedicionarias desplazarse a poblaciones más salubres y aptas para acampar; que, en caso de que no se llegara a un acuerdo definitivo, las fuerzas extranjeras deberían retirarse; y, finalmente, que como prueba del acuerdo logrado, se autorizaría a enarbolar «el pabellón mexicano en la ciudad de Veracruz, y en el castillo de San Juan de Ulúa»¹⁰⁶.

En relación con este último punto, merece, por su interés y novedad, ser rescatada una anécdota concerniente a la última bandera española que ondeó en el castillo de San Juan de Ulúa, izada, como se ha comentado ya, por una guarnición de tropas de Marina. En este sentido, hay que puntualizar que los marinos españoles, cuando abandonaron la fortaleza tomada, no la entregaron a los mexicanos sino a los ingleses, quienes, por turno establecido, debían hacerse cargo de su custodia durante un periodo determinado. Los británicos, por su parte, tardaron más de lo debido en entregársela a los franceses, y la noticia llegó rápidamente a Cuba. Sobre el particular, decía un irónico Serrano:

«Aunque la previsión de V. alcanzará a todo, le recuerdo lo que hablamos sobre la guarnición del castillo de San Juan de Ulúa. Los Ingleses parece que se quedan en él, aún después de concluido su turno, y, como ellos toman mucha afición a sus residencias habituales, tal vez convendría no dejarles adquirir el hábito de considerar como su propia casa la imponente fortaleza que nosotros fuimos los primeros a ocupar, que guarda la entrada de Veracruz y que es una de las llaves del Golfo mexicano»¹⁰⁷.

Cinco días después recibía la respuesta de Prim, en la que este a duras penas disimulaba su enojo:

«No copio el párrafo final de la carta de V. relativo al Castillo de San Juan de Ulúa, ni lo contesto por ser asunto delicado, y que en ningún tiempo convendría que vea la luz pública, dado el caso de que un día, y en natural defensa de mis actos me vea yo obligado a publicar su carta, y esta respuesta, pues convencido como estoy de haber llevado cumplidamente mis deberes con la Reina, con su Gobierno, y con mi país, no he de dejar golpe sin respuesta venga de donde viniera. Por lo demás la noticia que le han dado a V. del Castillo de Ulúa, no tiene fundamento ninguno»¹⁰⁸.

(106) El documento original de los «Tratados Preliminares de La Soledad» puede consultarse en el Museo Nacional de las Intervenciones, Ciudad de México. La disposición sobre la enseña fue cumplida inmediatamente, ya que solo tres días después, el 22 de febrero, los ingenieros militares instalaban «un asta de bandera en S. Juan de Ulúa para el pabellón mejicano». No obstante, este no ondearía hasta el 27 de dicho mes. AGMM, MG, SU, sign. 5370.5, pp. 15-16.

(107) AINF, FP, sign. 40059, carta de Serrano a Prim, La Habana, 7 de abril de 1862.

(108) *Ibidem*, sign. 40062, carta de Prim a Serrano a Prim, Orizaba, 12 de abril de 1862.

La última palabra, sin embargo, la tuvo un inspirado y mordaz Serrano, demostrando, una vez más, que era más militar que político:

«Celebro, pues, que no sea exacta la especie de que los ingleses se quedan en el castillo de San Juan de Ulúa, aún después de concluir su turno de guarnición, no extraña Vd. que llegando esta noticia a mis oídos por diferentes conductos, le diera fácil asenso, al recordar que junto a las columnas de Hércules se alza aún en Gibraltar el pabellón inglés»¹⁰⁹.

Dejando atrás esta fascinante intrahistoria de aquella expedición, lo cierto es que, cuando la noticia del convenio firmado en La Soledad llegó a París, Napoleón III destituyó al contralmirante Jurien de la Gravière al frente de las fuerzas francesas, y ordenó el avance de estas hacia la capital, comandadas por el general Charles Ferdinand Latrille, conde de Lorencez. El emperador francés ya no disimulaba sus verdaderas intenciones de convertir, por la fuerza, a la república mexicana en una monarquía satélite, a cuyo frente impondría al príncipe Maximiliano I de Austria. Ante la actitud francesa, españoles e ingleses decidieron retirarse¹¹⁰. La siguiente reflexión de Prim, entresacada de su correspondencia oficial, resulta reveladora sobre la situación político-militar que afectaba a toda la operación:

«Mucho siento que haya esas divergencias con La Francia; de desear es que el Emperador, en vista de la noble carta de V. y de la resistencia de España e Inglaterra, ceda en la cuestión del Príncipe Maximiliano, lo de Francia también anda oscuro, lo de Italia nada adelanta, y en estas circunstancias y ganando terreno los del Norte de Los E.U. bueno sería que unos y otros y todos moderemos nuestros deseos y procuremos salir pronto lo mejor posible y sin grandes complicaciones de una mala situación»¹¹¹.

Sin entrar a evaluar en profundidad las razones del marqués de los Castillejos para abandonar México, lo cierto es que intentar conquistar un país con poco más de seis mil soldados era poco menos que una quimera. El de Reus, que además de político había vivido la guerra desde muy joven y, por tanto, como buen sastre conocía el paño, se guardaba mucho de minusvalorar la capacidad militar de los mexicanos. Por eso, si bien entre la correspondencia oficial mantenida con distintas autoridades, en especial con el capitán general de Cuba, existen varias cartas donde expuso sus argumentos para fundamentar la retirada de las tropas españolas, ninguna resulta tan reveladora y profética como la enviada a su amigo José Salamanca y Mayol, el futuro marqués de Salamanca, de la cual se han entresacado las siguientes frases:

(109) Ib., sign. 40061, carta de Serrano a Prim, La Habana, 25 de abril de 1862.

(110) DIEGO GARCÍA: 2017, p. 190.

(111) AINF, FP, sign. 40058, carta de Serrano a Prim, La Habana, 1 de abril de 1862.

«Cuidado que yo no niego que las tropas francesas lleguen a apoderarse de Puebla y también de Méjico, lo que sí niego resueltamente es que basten los batallones que hoy tiene el Conde de Lorencez. Las águilas Imperiales se plantarán en la antigua ciudad de Moctezuma cuando vengan a sostenerlas veinte mil hombres más. ¿Lo oye V. bien? 20.000 hombres más con el inmenso material que tan numeroso Ejército necesitará para marchar por este desolado País; porque Méjico es de los países que según decía Napoleón I aunque su frase no la dirigía entonces a Méjico “Si el Ejército es de mucha gente se muere de hambre, y si es de poca se lo come la tierra”»¹¹².

Con todo, pese a las críticas que suscitó en Cuba y la Península, la decisión de Prim de abandonar México fue rápidamente transmitida a los mandos militares de las unidades en campaña. Uno de estos oficiales anotaba en su diario, con fecha 10 de abril:

«En consecuencia de la determinación tomada por S.E. se dieron las órdenes de contramarcha á Veracruz para nuestro reembarque á La Habana, disponiendo se arreglase hoy el convoy de municiones, víveres y enfermos que debían salir mañana ó pasado, al que seguirá la batería rodada de artillería, una compañía de Ingenieros y su parque»¹¹³.

Días más tarde, Prim enviaba una recriminadora carta a Serrano, en la que se defendía de las aceradas críticas del gaditano. Su último párrafo, copiado a continuación, resulta expresivo:

«En resumen, mi General y Señor fuese en mi conciencia de que mi conducta es la única que debía observar, según entiendo yo, mi deber es ordenar que se embarquen las tropas hasta donde alcancen los buques y mañana zarparán para La Habana. En la Soledad quedan tres batallones, la artillería y la caballería, pero allí no están bien, como no lo estarían en ningún punto de tierra caliente. Si V. insiste en no mandar buques para su embarque, aquí quedarán y yo con ellos; si sufren, sufriré y si llega una catástrofe, la pasaré con ellos; y como yo no he de morir porque siento que no he nacido para tener un fin tan miserable, viviré con la conciencia tranquila, pues no tendré yo la culpa de los males que hayamos sufrido»¹¹⁴.

En cualquier caso, el capitán general de Cuba, reacio a la retirada de las tropas españolas, no dudó en reconocer con sinceridad que no había «enviado los buques a la primera indicación». Y solo después de la llegada del *Álava* con las primeras unidades a La Habana, «convencido de la irrevocable resolución» del conde de Reus, «ordenó la salida de todos los buques disponibles de la Escuadra». Advertía, además, de que no se habían enviado más porque había creído que eran suficientes¹¹⁵.

(112) *Ibíd.*, sign. 40067, carta de Prim a José Salamanca, Orizaba, 6 de abril de 1862.

(113) AGMM, MG, SU, sign. 5370.5, p. 26.

(114) AINF, FP, sign. 40063, carta de Prim a Serrano a Prim, Veracruz, 22 de abril de 1862.

(115) *Ibíd.*, sign. 40057, carta de Serrano a Prim, La Habana, 2 de mayo de 1862.



Maniobras navales de la escuadra española frente a la playa de Alicante, 8-9 de junio de 1862 (Jean Laurent). Biblioteca Nacional de España (BNE), Álbum de Narciso Hergueta, sign. 17/70, p. 55

De este modo, la demora de Serrano y la impaciencia de Prim, que ya se encontraba en Veracruz el 23 de abril, provocaron que este último no dudara en solicitar, en algún caso esporádico, el transporte a las autoridades británicas. Un año después, estas reclamaron 1.058 libras y 12 chelines «del carbón y provisiones empleadas á bordo del buque *Mersey* en el transporte del 1.º y 2.º Batallón del Regimiento de la Reina, efectuado en abril de 1862 desde Veracruz á La Habana»¹¹⁶. A estas cantidades hubo que sumar «167 libras esterlinas, 12 chelines y 9 peniques», por las provisiones que consumieron las tropas españolas a bordo de dicho buque, e incluso «12 chelines y 6 peniques» por el «salario de los cocineros»¹¹⁷. Lo cierto es que los batallones trasladados no fueron los mencionados, sino «un Batallón del Regimiento del Rey y el de Cazadores de la Unión»¹¹⁸.

Con todo, la repatriación fue en esencia obra de los buques de la Armada, que comenzaron a zarpar en dirección a Cuba el mismo día 23. Sería en esa fecha cuando lo haría, junto a dos fragatas de guerra españolas, la *Mersey*. La

(116) AGMM, MG, SU, sign. 5382.40, pp. 6-7, oficio del subsecretario de Estado al ministro de la Guerra, Madrid, 28 de septiembre de 1863. Se refiere a la fragata de hélice HMS *Mersey*, botada en 1858 en el astillero de Portsmouth. Desplazaba 5.600 toneladas, desarrollaba 1.000 CV y montaba 30 cañones.

(117) *Ibíd.*, 1 de abril de 1863, pp. 2-3.

(118) *Ib.*, pp. 10-12, oficio del capitán general de Cuba al ministro de la Guerra, La Habana, 10 de febrero de 1864.



Fragata *Blanca* (1859), uno de los buques presentes en México y en Alicante. AMN, sign. FC14/13

Petronila partiría el 26 de abril «con enfermos y oficiales sueltos». Ese mismo día lo hacía también el 3.º batallón de Infantería de Marina, a bordo del *San Quintín*. En los días sucesivos, levarían anclas el resto de los navíos españoles, entre ellos el *Ulloa*, el *Concepción*, el *Francisco de Asís*, el *Blasco de Garay*, el *Velasco* y el *San Quintín*, ya regresado de Cuba. Por fin, el 25 de mayo, varios buques de guerra y transportes entraban en La Habana con los últimos soldados y, sobre todo, con el material de campamento e ingenieros. Dicho día, «el Cuerpo expedicionario quedó definitivamente disuelto»¹¹⁹.

Dos semanas después, el 8 de junio de 1862, un famoso fotógrafo decimonónico inmortalizaba, en el puerto de Alicante, unas espectaculares maniobras navales en las que tomaron parte diecinueve buques de guerra de la Armada española¹²⁰, tres de los cuales habían participado en la expedición mexicana¹²¹. Varias de las extraordinarias instantáneas que sacó de aquellos navíos constituyen hoy una de las pocas pruebas gráficas del magnífico trabajo realizado por el marqués de Molins y algunos de sus sucesores al frente del Ministerio de Marina.

(119) *Ib.*, sign. 5370.5, pp. 30-32.

(120) Decía al respecto un cronista de la época: «Hace cuarenta y tantos años que no se ha visto en las costas de España una escuadra tan grande». *La Correspondencia de España*, 5 de junio de 1862.

(121) Estos eran la corbeta *Colón* y las fragatas de hélice *Princesa de Asturias* y *Blanca*. *Escenas Contemporáneas. Revista de Noticias Generales*, núm. 2, 4 de julio de 1862, pp. 36-37.

Conclusiones

Resulta claro que, a tenor de los documentos presentados en este trabajo, la labor del marqués de Molins al frente del Ministerio de Marina, entre los años 1847-1851 y 1853-1854, resultó decisiva para el resurgimiento decimonónico de la Armada, un proceso al que también coadyuvaron, durante los gobiernos de la Unión Liberal, los esfuerzos entre otros del teniente general Juan Zavala, titular de la cartera entre julio de 1860 y marzo de 1863. De hecho, sería precisamente durante el mandato de Zavala cuando se desarrolló la intervención en México. Fue este un periodo en el que la Armada española disponía ya de una flota capaz de hacer frente a los compromisos internacionales derivados de la política exterior de O'Donnell.

Así, cuando, el 8 de enero de 1862, la escuadra francesa y la británica llegaron a la vista de Veracruz, el número de buques de la española superaba ampliamente al de las dos juntas. Esta sorprendente situación, en apariencia baladí, sin duda debió de suponer toda una inyección de moral para los marinos españoles, en especial para los más veteranos. Y es que, después de décadas de frustración y ensimismamiento, como consecuencia del abandono de los asuntos navales por parte de las autoridades políticas y de la consiguiente dramática carencia de medios, los miembros de la Armada podían levantar otra vez la cabeza y mirar al futuro con optimismo.

Con todo, si se repasa la bibliografía de las distintas intervenciones del Ejército español fuera del territorio nacional durante el siglo XIX, la atención



Zafarrancho de combate a bordo de la corbeta *Colón*. Aunque la foto fue realizada por Jean Laurent en 1862, con ocasión de la demostración realizada en el puerto de Alicante, la imagen es un extraordinario documento de vida de la que, muy probablemente, fue la misma dotación que había participado con dicho buque en la expedición a México ese mismo año. BNE, Álbum Narciso Hergueta, sign. 17/70, p. 57

(122) La finalización de las obras de reacondicionamiento del Gran Tinglado, enorme edificio industrial construido en el astillero de Ferrol en el último tercio del siglo XVIII, donde se ubicaron los nuevos talleres con moderna maquinaria movida a vapor, así como la nueva Escuela de Maquinistas de la Armada, permitió, finalmente, que el mecanismo de hélice para la *Blanca* fuera construido en el establecimiento gallego. González-Llanos, 1996: 27.

historiográfica ha recaído en todo momento sobre las tropas de tierra, circunstancia cuando menos llamativa si se tiene en cuenta la importancia de la aportación naval en algunas de las mencionadas intervenciones. Este olvido resulta aún más incomprensible en vista del decisivo papel de la Armada como instrumento de política exterior, a partir de su puesta en escena en contexto internacional en la expedición a los Estados Pontificios de 1849.

Esta contribución de la Armada también resultó decisiva en la guerra de África, en la anexión de Santo Domingo y en la expedición a México. Sin embargo, el papel de la Marina en estos casos tampoco ha merecido la atención de la historiografía. Más aún: en el caso de la expedición mexicana, los escasos y esporádicos apoyos prestados por algún barco británico, magnificados y sacados de contexto, han servido de excusa a algunos autores para criticar la escasa relevancia de la actuación de las fuerzas navales españolas, una apreciación que, como ha quedado constatado a la vista de la documentación aportada, carece de todo fundamento. De hecho, no solo la escuadra desplazada a la Antillas era más importante que la de Francia y la de Inglaterra juntas, sino que, al tiempo que la mayor parte de aquella se encontraba todavía en aguas del golfo de México, las autoridades españolas fueron capaces de organizar unas maniobras navales en Alicante que, debido al número de buques implicados, fueron una prueba más de que la Armada española había vuelto a colocarse entre las más poderosas del mundo.

Para finalizar, solo queda confiar en que este artículo sirva, además de para recuperar en alguna medida el olvidado protagonismo de la Armada en aquellos años, para incentivar a otros autores a investigar sobre una época trascendental, de profundos cambios tecnológicos y organizativos, y sobre la que, al menos en nuestro país, aún queda mucho por escribir.

Archivos y fuentes documentales

Academia de Infantería de Toledo, Fondo Prim
Archivo Cartográfico de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército (ACGET)
Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB)
Archivo General Militar de Madrid (AGMM)
Archivo del Museo Naval de Madrid (AMNM)
Archivo Histórico Nacional (AHN)
Biblioteca Central Militar (BCM)
Biblioteca del Congreso de los Diputados
Biblioteca Nacional de España (BNE)
Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid (CAGMM)
Museo Nacional del Prado
Museo Nacional de las Intervenciones, Ciudad de México
Museo Marítimo de la Torre del Oro de Sevilla (MNS)
New York Public Library (NYPL), The Vinkhuijzen Collection of Military Uniforms
Royal Collection Trust
Shropshire Archives, Shrewsbury, Inglaterra
The National Archives, Reino Unido.

Bibliografía

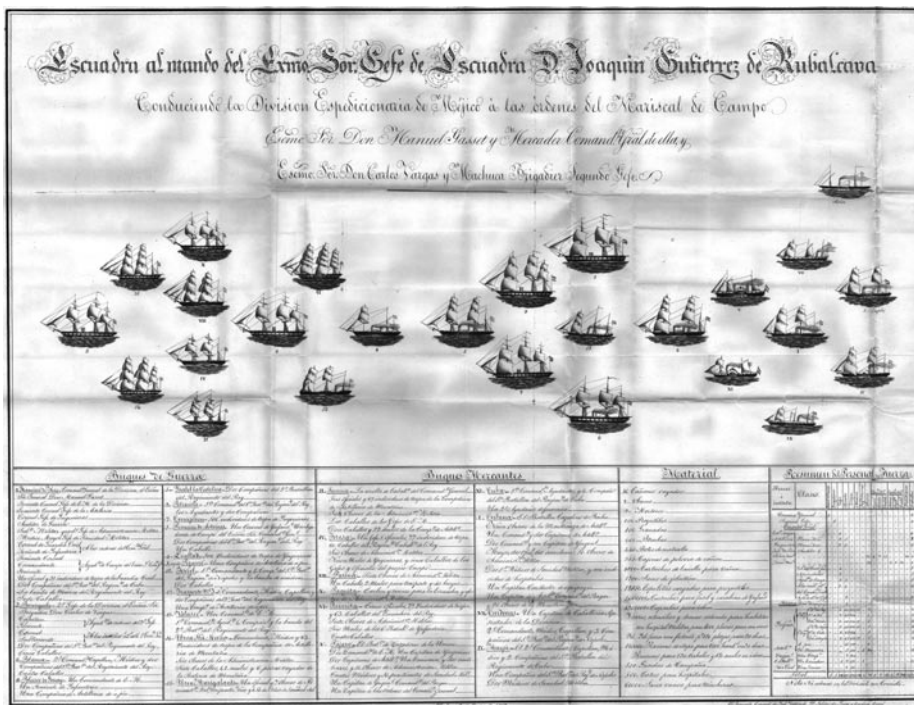
- ALEJANDRE SINTES, Luis: *La aventura mexicana del general Prim (1861-1862)*, Edhasa, Barcelona, 2009.
- ALFARO ZAFORTEZA, Carlos: «The Moderado Party and the Introduction of Steam Power in the Spanish Navy, 1844-1854», *War in History*, vol. 13, núm. 4 (2006), 441-467.
- : «Trafalgar, el marqués de Molins y el renacimiento de la Armada en 1850», *Revista de Historia Naval*, núm. 97 (2007), 43-55.
- ANCA ALAMILLO, Alejandro: «El primer vapor de la Armada española», *Revista General de Marina*, t. 259 (2010), 613-618.
- Boletín Oficial del Ministerio de Fomento VIII, Imprenta del Ministerio de Fomento, Madrid, 1853.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de: «La Marina durante la primera mitad del siglo XIX», *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 1 (1989), 7-32.
- : *Crónica de la Marina española en el siglo XIX I, 1800-1868*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1999.
- CERVERA PERY, José: *Marina y política del siglo XIX*, San Martín, 1979, Madrid.
- DIEGO GARCÍA, Emilio de: *Prim. La forja de una espada*, Planeta, Barcelona, 2003.
- : «Intervenciones en el exterior», en ARTOLA, Miguel (coord.): *Historia militar de España IV. Edad contemporánea*, vol. 1: *El siglo XIX*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2015, 319-354.
- : «O'Donnell, Prim y la expedición de México», *Revista de Historia Militar*, año LXI, núm. extraordinario II (2017), 159-200.
- DÍAZ LÓPEZ, Lilia: *Versión francesa de México. Informes diplomáticos I (1853-1858)*, El Colegio de México, México D.F., 1963.
- : *Versión francesa de México. Informes diplomáticos II (1858-1862)*, m.l., m.ed., 1964.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco: «España cara al mar: ingenieros y técnicos para la Armada y el comercio marítimo», en SILVA SUÁREZ, Manuel (ed.): *Técnica e ingeniería en España IV. El Ochocientos: pensamiento, profesiones y sociedad*, Real Academia de Ingeniería-Institución «Fernando el Católico», Zaragoza, 2007, 695-753.
- GARCÍA DE ARBOLEYA, José: *España y Méjico, compendio de historia internacional II*, Imprenta La Cubana, 1862, La Habana.
- GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón: «La demostración y el simulacro naval de Alicante (junio 1862)», en HUGUET CHANZÁ, José: *Las fotografías valencianas de J. Laurent*, Ayuntamiento de Valencia, 2003, 79-95.
- GARCÍA PÉREZ, Antonio: *Antecedentes político-diplomáticos de la expedición española a México (1836-1862)*, Imprenta a cargo de Eduardo Arias, Madrid, 1904.
- GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE, Santiago: «La construcción naval en Ferrol durante el siglo XIX», *Ferrol en la estrategia marítima del siglo XIX. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 29, Madrid (1996), 19-52.
- GUTIÉRREZ HERNÁNDEZ, Adriana: «Juárez, las relaciones diplomáticas con España y los españoles en México», *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, núm. 34 (2007), 29-63.
- INAREJOS MUÑOZ, Juan Antonio: *Intervenciones coloniales y nacionalismo español. La política exterior de la Unión Liberal y sus vínculos con la Francia de Napoleón III (1856-1868)*, Sílex, Madrid, 2007.
- LEDÓ CALABUIG, José: *Buques de vapor de la Armada española: del vapor de ruedas a la fragata acorazada, 1834-1885*, Aqualarga, Madrid, 1998.
- LORENZO ARROCHA, Jesús Manuel: «Apuntes sobre el incendio y pérdida del vapor de S.M. General Álava en la isla de La Palma», *Revista de Estudios Generales de la Isla de La Palma*, núm. 2 (2006), 165-190.
- MIGUEL I VERGÉS, Josep María: *El general Prim: en España y en México*, Hermes, México D.F., 1949.
- ORTUÑO MARTÍNEZ, Manuel: *Prim y la intervención tripartita en México*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2009.

- PACHECO FERNÁNDEZ, Agustín: *El Glorioso*, Galland Books, Valladolid, 2015.
- PI-SUÑER LLORENS, Antonia: *El general Prim y la cuestión de México*, Universidad Nacional Autónoma de México, 1996.
- , y SÁNCHEZ ANDRÉS, Agustín: *Una historia de encuentros y desencuentros: México y España en el siglo XIX*, Secretaría de Relaciones Exteriores, México D.F., 2001.
- PI-SUÑER LLORENS, Antonia: *La deuda española en México: diplomacia y política en torno a un problema financiero, 1821-1890*, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., 2006.
- PRUNEDA MARTÍN, Pedro: *Historia de la Guerra de México, desde 1861 á 1867, con todos los documentos diplomáticos justificativos*, Editores Elizalde y Compañía, Madrid, 1867.
- PUCHOL SANCHO, Vicente: *Diario de operaciones del cuerpo expedicionario a los Estados Pontificios (1849-1850)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2011.
- : *La División de Operaciones del Mediterráneo (1849-1850)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2013.
- PUELL DE LA VILLA, Fernando: *Historia del Ejército en España*, Alianza Editorial, Madrid, 2005.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Barcos con honra. Las campañas de la Armada de Isabel II*, HRM Ediciones, Zaragoza, 2019.
- ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, Manuel: «La intervención española en Santo Domingo de 1861-1865», *Revista de Historia Militar*, núm. 102 (2007), 139-208.
- SALGADO ALBA, Jesús: «La estrategia marítima española bajo Isabel II y Alfonso XII (1820-1885)», *La España marítima del siglo XIX (II). Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 5 (1989), 7-21.
- SONDHAUS, Lawrence: *Naval Warfare, 1815-1914*, Routledge, Londres, 2001.
- VEGA BLASCO, Antonio de la: «De la vela al vapor», *La España marítima del siglo XIX (I). Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 4 (1989), 61-80.
- VV. AA.: *Historia militar del general Juan Prim, marqués de los Castillejos, conde de Reus, vizconde del Bruch, grande de España de primera clase, etc.*, Imprenta Calle San Rafael 27, Barcelona, 1891.
- VV. AA.: *Historia de la Armada. Páginas de la historia de España escritas en la mar*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2020.

ANEXOS

Anexo 1

Lámina fechada en La Habana el 3 de enero de 1862 (AGMM, MG, SU, sign. 5080.I, p. 536). Otra copia de la lámina puede verse en AGMM, Iconografía, sign. L.1364.



Anexo 2

«Boletín Oficial del Ministerio de Fomento» VIII (1853), p. 140

«Real Orden mandando construir tres fragatas de guerra con máquina de hélice.

Excmo. Sr.: Deseando la Reina nuestra Señora solemnizar el día de su cumpleaños de una manera útil a los Estados que heredó de sus gloriosos progenitores, y en lo posible honrosa para sus descendientes, ha resuelto que desde luego y sin pérdida de tiempo se proceda a la construcción de tres fragatas mixtas de segunda clase del porte de 31 piezas de artillería; debiendo además montar cada una de las citadas fragatas una máquina de vapor de hélice de la fuerza de 360 caballos, según los planos propuestos al efecto y aprobados por S.M.; siendo asimismo su soberana voluntad que dichos buques lleven los nombres de *Berenguela*, *Petronila* y *Blanca*, en memoria de las insignes Reinas de quienes S.M. heredó las Coronas de Castilla, Aragón y Navarra.

De Real Orden lo digo a V.E. para su conocimiento y efectos consiguientes; en el concepto que las quillas de las fragatas *Berenguela* y *Blanca* se pondrán en las gradas del astillero de Ferrol, y la de la *Petronila* en una de las del Arsenal de Cartagena. Dios guarde a V.E. muchos años. Madrid 9 de octubre de 1853. El Marqués de Molins. Señor Director general de la Armada».

«Real Orden mandando comprar en el extranjero las máquinas de hélice para las fragatas *Berenguela*, y *Blanca*.

Excmo. Sr.: No habiéndose aún construido en España máquina alguna de la especie que necesitan los buques mandados empezar por Real Orden de esta fecha, y no estando aún experimentadas las máquinas ordinarias o de ruedas que en la Real factoría del Ferrol y en el establecimiento particular de Barcelona se están construyendo, es la voluntad de S.M., aunque con sentimiento, que se encarguen al extranjero las tres máquinas de hélice para las fragatas mandadas construir, a cuyo fin deberá V.E. proponer un Jefe u Oficial de su confianza para que con los trámites y precauciones usadas en casos análogos desempeñe aquel importante servicio, presentando antes por conducto y con el informe de la Dirección general, las proposiciones de contrata, y vigilando presencialmente hasta el fin, bajo su responsabilidad, la realización de lo pactado.

De Real Orden lo digo a V.E. para los efectos indicados. Dios guarde a V.E. muchos años. Madrid 9 de octubre de 1853. El Marqués de Molins. Señor Director general de la Armada»¹²².

Anexo 3

Minuta del ministro de Marina al comandante general del departamento de Cádiz, fechada el 20 de enero de 1853 (AGMAB, Expedientes de buques, leg. 1176/557)

Buques de Guerra		Buques Mercantes	
1. Atrevida . Buque Comandante de la Division de Cádiz	2. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	3. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	4. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
5. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	6. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	7. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	8. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
9. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	10. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	11. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	12. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
13. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	14. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	15. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	16. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
17. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	18. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	19. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	20. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
21. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	22. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	23. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	24. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
25. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	26. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	27. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	28. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
29. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	30. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	31. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	32. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
33. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	34. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	35. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	36. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
37. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	38. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	39. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	40. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
41. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	42. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	43. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	44. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
45. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	46. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	47. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	48. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
49. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	50. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	51. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	52. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
53. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	54. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	55. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	56. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
57. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	58. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	59. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	60. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
61. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	62. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	63. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	64. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
65. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	66. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	67. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	68. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
69. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	70. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	71. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	72. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
73. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	74. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	75. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	76. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
77. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	78. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	79. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	80. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
81. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	82. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	83. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	84. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
85. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	86. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	87. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	88. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
89. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	90. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	91. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	92. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
93. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	94. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	95. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	96. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz
97. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	98. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	99. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz	100. Albatros . Buque Comandante de la Division de Cádiz

«E.S. [Excmo. Sr.] Constante la Reyna N.S. [Nuestra Sra.] en sus ideas de fomento naval y en su ardiente deseo de que la Marina de guerra vuelva cuanto antes á aquel estado de poder y de pujanza que, en tiempo de sus augustos predecesores, escribió páginas brillantes en los anales de la gloria nacional, no olvida ni un momento la adopción de cuantos medios conduzcan a este fin, si bien con la parsimonia y detenimiento que de suyo exige, procurando no obstante, el aprovechar todas las circunstancias que permiten hacerlo con solidez. Uno de estos medios, que es indudablemente el de construir buques de guerra en el número y de la fuerza que la situación económica del país permita, al paso que se forman los hombres que han de manejarlos ya en las varias contingencias de la mar, ya en los combates, requiere que dichos buques tengan todas las ventajas que proporcionan los adelantos modernos y que los pongan al nivel de los de otras naciones marítimas.

Para lograr este importante objeto, entre las disposiciones que ha tenido á bien dictar, una de ellas es la de que se construya en cada uno de los tres departamentos una Fragata de Hélice de 210 pies de eslora, 47 de manga y 32 con dos pulgadas de puntal, que habrá de montar 30 cañones y cuyo plano se remitirá oportunamente. Mas como es su Real voluntad que una vez emprendidas aquellas construcciones, continúen hasta su término, con toda la celeridad que exige su futura duración y buen servicio, me manda S.M. prevenir á V.E. que desde luego disponga que en ese departamento se forme y remita a este Ministerio con toda brevedad el correspondiente presupuesto valorado expresando en él, si existe o no en el Arenal, el surtido de maderas necesario para dicha construcción y lo que hay que adquirir o llevar de otro departamento así de este material, como de todos los demás de que se carezca; en la inteligencia de que no se han de poner las quillas, hasta tanto que aprobados los respectivos presupuestos y reunidos dichos materiales, como sabiamente previene la ordenanza, se dé la orden oportuna.

Al remitir V.E. el presupuesto que se forme en ese departamento, propondrá también la grada en que crea más conveniente que se ejecute la obra y lo acompañará con todas las observaciones económicas y facultativas que juzgue conducentes al mejor y más pronto éxito de esta construcción; y S.M. espera del celo é inteligencia de V.E. y de su amor á la institución en que ha prestado tan buenos servicios durante su larga carrera, que desde luego se dedicará á preparar todos los elementos y vencer las dificultades que se opongan a la realización de sus soberanas miras. Dígolo á V.E. de Real Orden a los efectos consiguientes. Dios guarde.

Lo mismo á los comandantes generales de Cartagena y Ferrol».



Suplemento núm. 34 a la REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 154 de 2021

latindex

