

DON MIGUEL LOBO MALAGAMBA EN LA ESCUADRA DEL PACÍFICO. 1868-1871

Pilar RUIZ FERNÁNDEZ DE CAÑETE
Licenciado en Historia

Lobo, que había ascendido a brigadier el 20 de junio de 1866, quedó como jefe de la Escuadra del Pacífico a bordo de la *Blanca*, que sería el buque insignia el 6 de noviembre de 1868, tras el cese de Méndez Núñez y su paso a la península. A la *Blanca* se unió la *Concepción* enviada desde España como buque de apoyo. Esta última fragata, sería reemplazada por la goleta *Ceres* en 1869.

En España, los acontecimientos de la revolución septembrina que provocaron el destierro de la Reina, habían cambiado el curso de la historia. Se formó un gobierno provisional capitaneado por Serrano. Fue nombrado ministro de Marina Topete quien pidió a Méndez Núñez en «carta viva» en la persona del teniente de navío Pardo de Figueroa, que regresase a España para ponerlo al frente del Almirantazgo y que entregase «el mando de esas importantes fuerzas a nuestro amigo Lobo». Lo que no le dijo Topete a Lobo era que aún tendría que permanecer allí dos años largos antes de volver a su «querida patria».

El brigadier, se mantuvo a la espera de órdenes para que, una vez se firmase la esperada paz con Chile y Perú, se dispusiera definitivamente su regreso a España. En esta espera debía realizar ejercicios de adiestramiento y levantar o modificar algunas cartas náuticas, etc.

El dilatado tiempo que pasó esperando su vuelta, no fue ocioso para Lobo. Además de los acontecimientos bélicos que vivió en los países del Plata, tuvo ocasión de ejercer el oficio de «diplomático» mostrando el estandarte español en territorios donde hacía años no se veía.

En los Diarios de Navegación del brigadier Lobo, están anotadas casi todas las singladuras que hicieron los barcos; se escribe casi, porque estos diarios no están completos. Los últimos tiempos de Lobo al frente de la Escuadra —parece ridículo llamar «Escuadra» a dos barcos, pero así se la nombró hasta 1872, año que, como veremos, tomó la denominación de Estación Naval—, debido a su precaria salud, apenas fueron anotados los acontecimientos y las páginas aparecen en blanco.

Las dos fragatas, la *Blanca* y la *Concepción*, ancladas en la bahía de Río de Janeiro, comenzaron sus singladuras el día 20 de noviembre, tomando rumbo desde este puerto hacia la isla de Santa Catarina situada a 8' 39° N y 81' 36° O de Brasil. Se llegó el día 28 del mismo mes. Durante la travesía no hubo ninguna reseña de importancia.

Otra salida se realizó el día 11 al 12 de diciembre para la ciudad de Maldonado, situada al SE. de Uruguay. Los barcos iban en escuadra, entrando en la rada de Maldonado la noche del jueves 17 al 18, del mismo mes. Lobo anota que la travesía fue tranquila avistándose en la madrugada del 18 la costa del Uruguay e isla de los Lobos. Esta isla perteneció a Argentina y se halla en el recuadro de Buenos Aires. Lobo dibujó el perfil de la isla a una distancia de dos millas.

El día 20 de diciembre, después de pertrecharse de víveres, sale de Maldonado hacia Montevideo en una sola singladura. La llegada de los barcos españoles a este puerto, fue recibida con la izada de insignias nacionales de los barcos de distintos países surtos en la rada. La *Concepción* hizo el mismo saludo.

«Se saludó la insignia americana y francesa con 13 cañonazos; y la italiana y brasileña con 11. A las 3, saludó una corbeta sueca con 11 cañonazos y con la bandera española, contestándole con igual número nosotros.

Vino la sanidad y quedamos a libre plática».

Existen en los diarios de a bordo de Lobo, unos dibujos, de las islas por las que iban pasando los barcos, que se pueden calificar de preciosos. Aunque están dibujados a lápiz la mayor parte de ellos, denotan que Lobo tenía aptitudes pictóricas que, por desgracia y quizá por falta de tiempo, no llegó a desarrollar. Dibujó los perfiles de los Alcatraces a una distancia de 32 millas; las islas Victoria a 18 millas, isla Grande y la de los Busios; todas ellas cercanas a Brasil.

El día 29 de abril de 1869 llegaban a isla Grande y desde allí a Río haciendo, posteriormente, periódicas salidas para efectuar ejercicios y rectificar algunos planos topográficos como el de la reducción del plano del fondeadero de Villa Nova da Princesa, y rectificación de las sondas del puerto de Santos. También se levantó más adelante en el tiempo, un plano del fondeadero de las islas de Hornos por la *Ceres*.

La actividad bélica pronto estalló en una zona conflictiva desde su independencia de España, como lo era todo el área del Plata, zona resentida políticamente por levantamientos militares y por los enfrentamientos entre países por causas territoriales en litigio. A veces los levantamientos, ya crónicos, eran impulsados por crisis económicas. Era del dominio público que las mayores fortunas y negocios de la zona, estaban en manos de españoles y se tenía la convicción que participaban económicamente en los levantamientos y golpes de Estado.

La colonia de españoles se centraba sobre todo en Uruguay y Argentina. Una vez restablecidas las buenas relaciones entre España y los nuevos países, la antigua metrópoli estaba representada por su cuerpo diplomático al frente del cual se encontraba el ministro, actual cónsul.

En el mes de mayo de 1869, en la República Oriental del Uruguay, siendo presidente Lorenzo Batlle, se produjo un levantamiento militar capitaneado por el general Caraballo.

Viajes de la fragata *Concepción*

El ministro español residente en aquel país, don José Calatayud, jefe de la delegación diplomática, se puso en contacto con el jefe de la escuadra para hacerle saber que se debía enviar rápidamente algún barco para proteger a los españoles allí residentes, en caso de que la sublevación pasara a mayores tragedias. Lobo envió a Montevideo a la *Concepción* el día 6 de junio. Las órdenes que Lobo dio al comandante, capitán de navío don José Carranza eran concisas y concretas y, se podría añadir que también diplomáticas, tendentes a evitar cualquier confusión que pudiera interpretarse como ingerencia en los asuntos internos de aquel país. Tanto la fragata como su tripulación debían ponerse a las órdenes de la autoridad civil española allí presente, para defender nuestro pabellón, y los intereses legítimos de los españoles en la mencionada república.

Las órdenes concretas eran estas, que por interés cabe reseñar tal como Lobo las trasmitió al comandante de la *Concepción*:

«Una prevención terminante hago V.S. y es que sea cual fuere el giro que tomen los negocios haga de modo que nunca por ningún concepto pueda interpretarse sus como favorables a cualquiera de los partidos beligerantes. Sólo para aguardar la aduana y poner a salvo los intereses nacionales en ella encerrados, desembarcará V.S. fuerzas de ese buque, pero siempre de acuerdo con nuestro ministro residente y cuando no pueda haber a nadie la más ligera duda sobre la estricta neutralidad que V.S. debe guardar. Neutralidad tanto más necesaria para conservar nuestras buenas relaciones con aquel país cuanto que de pública voz se asegura que el gobierno del Brasil no es extraño al movimiento. Si los jefes de las demás estaciones extranjeras, surtos en Montevideo determinasen no desembarcar su gente, caso que las autoridades del país se lo pidiesen, para custodiar la aduana, tampoco desembarcará V.S. la compañía de desembarco de esa fragata. Si asimismo, fuese sólo el jefe de los buques brasileños quien desembarcare, tampoco lo verificará, porque siendo evidente que la política brasileña, no es extraña a la revolución estallada, haciéndolo a la par que ella, sin concurrencia de las otras estaciones extranjeras, podría considerarse el desembarco de nuestra gente como parcialidad.

Por lo que respecta al acuartelamiento de la gente, servicio, etcétera de ella, se observará lo ejecutado en ocasiones semejantes y el 2.º comandante de esa fragata podrá informar a V.S. y encargarse de ello y para atender al suministro diario, el contador vea el medio, de procurarlo en tierra, porque a causa del fondeadero, es difícil enviar víveres a bordo.

Admitirá V.S. a todos los refugiados que le diga nuestro ministro, y los que se presenten directamente. Pero, tanto unos como

otros deberán salir de a bordo y dirigirse al punto que quieran luego que tengan proporción para ello sin riesgo, pues permaneciendo a bordo muchos días... podría considerarse como favorable al partido a que pertenezcan; lo cual sería contrario a la completa neutralidad que nos conviene observar. En esto soy completamente terminante en mis instrucciones; esto es que no deberá V.S. separarse de ellas ni un sólo ápice. Si fueran varios los refugiados puede ponerse de acuerdo con nuestro ministro para que como lo hizo otra vez mi antecesor, reflote un buque o se les pague el peaje hasta un punto de la república vecina (en este punto y en otros que veremos más adelante, convergen el sentimiento de humanidad y el raciocinio jurídico al ser tajante Lobo en que se cumpla el derecho de gentes, punto clave del derecho internacional, sin que por ello se menoscabe la neutralidad que impone por encima de todo). Dije a V.S. —continúa Lobo—, que al propio tiempo que a la protección de nuestro pabellón y legación, la ida de V.S. a Montevideo tiene también por objeto la de los intereses legítimos españoles. Y para que comprenda bien el sentido genuino en este caso de la palabra legítimo, debo decirle que en la República Oriental como en las demás de hispanoamérica hay españoles que por circunstancias bien conocidas de todos (1), se ingieren de un modo activo en las contiendas que tan comunes son por desgracia en ellas, olvidándose de un deber de súbditos españoles no acordándose de que lo son, sino cuando por efecto del desenlace, se ven amenazados de sufrir las forzosas consecuencias de su indebida ingerencia».

Se desprende con esta lectura que existía en Lobo el temor constante de que pudiera darse una confusión entre las actuaciones individuales de españoles y la de los representantes legítimos de la nación y el gobierno español. Por ello se detiene en esta recomendación de una forma absoluta para que no quede duda de la total neutralidad española, y de su Marina, en los asuntos internos de aquellos países. En palabras del mismo Lobo se traducía así:

«En una palabra, protección decidida del todo a nuestro pabellón, a nuestra legación y a todos aquellos españoles cuya conducta en los sucesos políticos y cuya respetabilidad cualquiera que sea su condición, le de derechos a ella... En esta parte de las instrucciones soy también en todo terminante, ello es que no se separe V.S. de ella en lo más mínimo».

Más adelante y refiriéndose Lobo a la actuación que se debe observar entre la dotación, advierte lo siguiente por temor a las deserciones, que se

(1) Parece que Lobo se refiere a algunos banqueros españoles que ayudaron económicamente a más de un levantamiento. Entre ellos aparecen el Barón de Macía y a don Pedro Varela, gerentes uno del banco de su nombre y otro del banco de Montevideo.

producían constantemente, e incluso, existía el peligro que algún marinero español se viese involucrado, involuntariamente, en la insurrección y con él, el nombre de España. Ante las dos hipótesis probables las órdenes del brigadier eran que:

«respecto a la gente, no bajará nunca a tierra; y exigirá V.S. la más estrecha responsabilidad a los guardiamarinas que vayan de reten en los botes, a fin de que no permitan verificarlo a los tripulantes; y con arreglo a las órdenes vigentes de escuadra, no permitirá tampoco que atraquen a su bordo botes particulares, con frutas, tabaco, etc. para vender a la gente. Para proveer al barco —advierte Lobo—, recurrirá al contratista de la escuadra... procurará V.S. adquirirlos de modo prevenido por las Ordenanzas y más ventajosa para los intereses de la hacienda... (Lobo, como se dice hoy, lo tenía todo bajo control, la cuestión económica no podía ser menos. Siendo como era un hombre austero, intentaba suprimir todos los gastos superfluos que pudieran ocasionar dispendios innecesarios a la hacienda española que sabía Lobo, se encontraba en un estado casi paupérrimo).

Estas declaraciones de Lobo, confirman que no estaba dispuesto a vivir otro acontecimiento como el del Callao provocado esta vez, no por cuestiones de Estado, sino por los egoísmos personales gestados por el dinero y la ambición de poder de un grupo de españoles que no representaban el sentir general de los allí residentes. Sólo un planteamiento de deshonor a España o un ataque injustificado a la colonia española, sería decisivo o cuando menos cuestionado para una intervención bélica.

De todas formas el conflicto había llegado a su fin justo el día en que la *Concepción* llegaba a Montevideo, el 13 de junio, debiendo permanecer tres días en cuarentena. El general Caraballo fue vencido y cortada la sublevación. El ministro español, señor Calatayud envió al comandante de la fragata un escrito notificándole que ya no era necesaria su presencia, agradeciéndole su colaboración por la gran confianza que la presencia del barco español había despertado entre los españoles allí residentes al saberse protegidos.

Una vez repostado el barco de carbón, salió de Montevideo llegando a Río de Janeiro el 31 de junio. Este sería el último servicio que la fragata *Concepción* realizaría antes de partir para España. Era la *Concepción* una fragata de hélice muy joven, se había construido en 1860, iba equipada con 32 cañones.

Por decreto del Almirantazgo del 30 de junio de 1869, se dispuso que tan pronto como la goleta *Ceres* se incorporase a la escuadra, regresaría la fragata *Concepción* a España dirigiéndose a Vigo y Ferrol.

La *Ceres* llegó a Río de Janeiro el día 1 de agosto procedente de Cádiz comenzando los preparativos para el viaje de la *Concepción* que se llevó a cabo el 15 de agosto a las siete y media de la mañana con 363 hombres de tri-

pulación de «capitán a paje», sus carboneras rellenas y 90 días de víveres. El mando de la fragata estaba en manos del anteriormente citado, capitán de navío don José Carranza y Echevarría.

Viajes de la *Ceres*

No pasó mucho tiempo sin que la escuadra entrase de nuevo en actividad. El jefe de la diplomacia española en Buenos Aires, don Carlos de España, pidió al brigadier que enviase con urgencia ayuda a la ciudad de Asunción del Paraguay. El motivo era la protección de la colonia de españoles allí residentes ante la inminente entrada de tropas brasileñas y la posible ocupación del territorio por las mismas. Desde 1865 existía la llamada Triple Alianza entre Brasil, Argentina y Uruguay contra Paraguay por cuestiones territoriales. A veces se intervino de forma conjunta y otras, como en esta ocasión, por separado. Argentina consiguió a costa del Paraguay 75.000 Km² en el Chaco, Brasil tenía en litigio los territorios próximos a su frontera en la zona nororiental del territorio guaraní.

En respuesta de lo solicitado por el diplomático, contestó Lobo el 27 de agosto desde Río, que había solicitado y reiterado el envío de naves pequeñas sin conseguirlo, pues aunque la *Ceres*, era un buen buque, no era adecuado para atender a la protección de los diferentes Estados situados a orillas de los ríos de aquella parte del territorio del Plata. Además, le decía Lobo al ministro, que él consideraba que la vigilancia debía ser mayor en Montevideo por ser mayores los intereses españoles en la capital del Paraguay. Lobo pide las oportunas disculpas por no poder atender aquella necesidad, asegurando que una vez llegase la goleta a Montevideo, donde se requería su presencia, ordenaría su comandante el capitán de navío don Marcial Sánchez Barcáiztegui, que remontara el Paraná hasta Rosario para atender cualquier problema que surgiera (2).

Con independencia del necesario apoyo entre los organismos oficiales, Marina y diplomacia, allí existentes, hay en Lobo una afirmación voluntaria y razonada de una cooperación dentro de los límites de su gestión, y desde una posición que revela el cabal y profundo conocimiento que tiene del tema. En este sentido, se puede decir que su «desconfianza» proviene de una fatal experiencia contraria, tal como afirmaba en su carta después del bombardeo a Valparaíso, a sus ideas. Además, Lobo se encontraba con unos recursos muy escasos para hacer frente a un posible ataque. Por eso su actuación es de cautela y prudencia pues a pesar de que las relaciones de España eran buenas con aquellos países, estaba aún demasiado fresco el recuerdo de «su» guerra de la Independencia y lo sucedido con Chile y Perú. Cualquier paso en falso podría resultar fatal, al ser tomado por alguno de los gobiernos, oportunamente, para arremeter de nuevo contra nuestro país. Lobo no tenía dema-

(2) Estas noticias no las recoge el diario de Lobo. Es Miguel A. de Marco quien lo expone en su obra «La Escuadra del Pacífico en el Plata».

siada confianza en los políticos, a los que culpaba en parte de lo que sucedía en España. Ahí están si no sus artículos en algunos diarios de la época, donde ya exponía sus ideas con respecto a la política española y donde atacaba advirtiendo de los peligros que dicha política podía tener en un futuro no muy lejano con los últimos jirones de nuestro imperio, tanto en el Caribe como en Filipinas.

Además, estaba claro que a España no le interesaba mantener allí una cantidad de barcos que ocasionarían gastos a la Hacienda y peligro de nuevas críticas, por ello las peticiones de ayuda que reiteradamente hizo Lobo, apenas fueron contestadas, si esta ayuda se basaba en enviar nuevas naves.

El 6 de octubre dispone Lobo que la *Ceres* salga a maniobrar y rectificar algunos planos. Salió para Santa Chaterina, Isla Grande, San Sebastián y Santos con las advertencias correspondientes para cualquier situación extrema y las órdenes pertinentes que conllevaba la misión. Era muy frecuente el intento de desertión sobre todo en aquella parte de América y el contorno de los territorios del Río de la Plata, con las graves consecuencias que esto provocaba ante la escasez de personal, sobre todo cuando la desertión la llevaban a cabo personal especializado. Conocedor de esta realidad por su larga estancia en aquellos mares, Lobo, insiste constantemente en la necesidad de que se evitase un contacto muy directo y prolongado de la dotación con los habitantes de los puertos que se visitarán, por ello esta advertencia aparece en cada una de las órdenes que da a los comandantes de los buques recogidas en sus diarios.

Para el brigadier Lobo, tan necesaria era la defensa de los intereses españoles como la buena imagen de España y de su Armada. Dotado de un gran sentido de la diplomacia, sabía que era necesario que nuestra nación recobrase en aquellas tierras su pasado prestigio que borrarse la nefasta imagen que la propaganda anglosajona había vertido. Por ello recomienda al comandante de la *Ceres* lo siguiente:

«En todos los puertos de la costa de Brasil que vá a tocar procurará a más de las atenciones comunes y corrientes con las autoridades practicar todas aquellas que su buen criterio y esmerada educación le sugiera, para dejar en ellos las mejores impresiones que sea posible, pues como la *Ceres* será probablemente el primer buque de guerra español que durante un siglo haya estado en Santos y en Nossa Senhora do Desterro, conviene, bajo todos los conceptos dar idea exacta del comportamiento habitual de nuestra Marina en los países extranjeros adquiriendo así consideración y prestigio.

En Maldonado, repetirá los ejercicios al blanco de cañón y carabina y de compañía de desembarco. El de la compañía de desembarco lo hará practicar en la isla Gorriti a la cual pueden bajar a paseo todas las veces que V. lo estime oportuno la gente franca. Mientras permanezcan en Maldonado no permitirá más comunicación con el pueblo, que la absolutamente indispensable para adqui-

rir fresco los ranchos chicos, sólo bajará un repostero para las compras, pues ya en Maldonado comienza el grave problemas de las deserciones.

El resto de las órdenes están redactadas en los mismos términos que lo dispuesto para la *Concepción*, esto es: estricta neutralidad, ayuda a los refugiados sin menoscabo de la nacionalidad, instrucciones que nos muestran el talante conciliador, legalista y humano de este hombre, de este marino de fama uraña e introvertido. Estas continuaban siendo las órdenes: “Recibirá V. a su bordo a todos los refugiados políticos que le envíe nuestro ministro y si alguno fuese directamente a esa goleta sin haber visto antes al ministro, avisará a este oficialmente a fin de que el único juez competente en la materia le diga si debe con arreglo al derecho de gentes, continuar a bordo o ser trasladado a otra parte”».

Más adelante y pese a que habían transcurrido ya casi cuatro años del ataque a Callao, llevado tal vez por esa tan merecida fama de desconfiado que, también se podría traducir como prudencia y vieja experiencia, advierte al comandante de la goleta que le

«recomiendo a V. la mayor vigilancia en su navegación a causa de la presencia en estas aguas de buques peruanos pues, si bien tengo muy fundados motivos para creer que permanecerán en este puerto y que no es su intención hostilizarnos conviene estar dispuesto para evitar una sorpresa». Y tenía razón D. Miguel puesto que aún tardarían muchos años los peruanos en olvidar aquel ataque.

En este viaje, para no dejar tiempo vacío, llevaba la *Ceres* la orden de ir hasta el cabo de Hornos para levantar planos y rectificar otro de la ensenada de Barragán para cuya misión recomienda Lobo que

«para el trazado de los planos que va V. a rectificar, embarca en ese buque el guardiamarina D. César de la Peña que tiene conocimientos de dibujo topográfico y a quién empleará V. en todos los trabajos que puedan servirle de instrucción, debiendo en la mar hacer guardias en la máquina para perfeccionarse en el manejo de esta».

Es curioso y a la vez sorprendente la inmensa capacidad profesional de Lobo y el deseo de inculcar en sus oficiales, alumnos y dotación ese sentimiento de servicio y aprendizaje. Lo que debemos entender en todo caso, es que Lobo dado su carácter y su inquietud por el conocimiento de toda naturaleza, no admitía la inactividad y el ocio continuado como una faceta del ser humano, sino sólo de forma circunstancial y a poder ser posible, en pequeñas dosis.

Debido a las reiteradas llamadas del ministro residente en Buenos Aires, decidió Lobo finalmente que la *Ceres* se hiciera visible ondeando el estandarte español por aquellos territorios en que nuestra bandera no se había visto hacía varios años. Terminando el año 1869, el 27 de diciembre, siguiendo el diario de a bordo, salió la goleta hacia el fondeadero de Buenos Aires. El mismo Lobo para seguir de cerca los acontecimientos, que allí pudieran surgir, se trasladó a la rada de Montevideo enarbolando la insignia en la fragata *Blanca*.

El año 1870 fue de una intensa actividad para la escuadra española. El día 10 de enero, dio Lobo al comandante de la *Ceres* las instrucciones siguientes:

«Habiendo manifestado nuestro encargado de negocios en esa república —se refiere a Argentina ya que allí se encontraba la *Ceres* desde finales de año—, que el presidente de ésta, había invitado al Cuerpo Diplomático para que le acompañase a una visita que se propone hacer al Rosario de Santa Fé, expresándome al propio tiempo su deseo de que para cumplir con esa invitación, pasase esa goleta a Buenos Aires a fin de ir a su bordo».

La goleta fondeó en Buenos Aires a la espera de la partida. En aquel tiempo era presidente electo Domingo Faustino Sarmiento, nombrado en 1862 tras el derrocamiento del general Mitre. Su gobierno se distinguió por el desarrollo en la instrucción pública; su obra administrativa y social fue enorme y su actuación estuvo marcada por el apoyo al progreso en aras de un auténtico liberalismo.

Sarmiento tenía un concepto del progreso basado en trasplantes europeistas, sobre todo anglosajones, para ir sustituyendo las costumbres y modos de herencia hispánica. Dentro de su ideal de avance social estaba la peculiaridad, muy anglosajona, por otro lado, de terminar con los gauchos e indios para repoblar con inmigración europea.

El ministro español, don Carlos España, consideraba por las razones expuestas, que se presentaba una ocasión inmejorable para afianzar las relaciones y llevar la insignia española a los ríos interiores, mostrando a los españoles allí residentes el respaldo armado con que contaban en caso de problemas en contra de ellos.

El 17 de enero embarcó Sarmiento a bordo de un vapor de la Armada Argentina llamada *Pavón*, iba escoltado por buques de guerra extranjeros. La *Ceres* con la legación diplomática a bordo, llevaba también unas órdenes un tanto estrictas del jefe de la flota española, en parte debido a los disturbios que de nuevo habían estallado en Uruguay y en parte porque no parece que fue muy del agrado la participación de nuestra goleta en aquel viaje de recreo del presidente argentino. Estas fueron las órdenes:

«Si por un evento el susodicho Presidente determinase seguir río arriba más allá del Rosario, con el cuerpo diplomático, V. le mani-



festará a nuestro encargado de negocios que tiene V. órdenes más para no seguir adelante, pues por razones especiales que me reservo, es de todo conveniente la presencia de esa goleta en las aguas del Uruguay para el desempeño de su misión; a no ser que el encargado de negocios prefiriese, no seguir con el presidente y regresar a Buenos Aires».

Más adelante en un tono más suave propone Lobo al comandante de la goleta que si se realizaba una visita a la región de Entre Ríos y a su capital Concepción de Uruguay, antes que a Rosario, también lo hiciera la goleta, para luego tomar el río Uruguay arriba, una vez saludase al Gobernador de aquella provincia el general Justo José de Urquiza, considerado por Lobo como un auténtico amigo para los españoles allí residentes. En esto se equivocaba Lobo, como veremos más adelante. Es cierto que Urquiza era partidario del mantenimiento de la cultura hispánica, hombre progresista como pocos en la historia argentina, sus realizaciones sociales y económicas pusieron a la provincia de Entre Ríos en una situación de privilegio en aquellos tiempos de luchas internas. Urquiza murió asesinado el 11 de abril de 1870 tras un levantamiento provocado por el coronel Simón Luego.

Lobo sabía que en su estancia en aquellas tierras tenía también un cierto carácter diplomático, por lo que no cesa en su advertencia al comandante de la goleta que extreme su tacto al máximo en el trato y comportamiento con los habitantes y autoridades de aquellos puertos que visite la goleta, por lo que sus órdenes son concluyentes subrayando una vez más que:

«Excusado es a un oficial de las circunstancias que en V. concurren indicarle, el esmerado cuidado con que deberá de llenar todos los requisitos de la etiqueta a que de lugar la presencia del Presidente de la república argentina y de sus Ministros y del Cuerpo Diplomático. Me ceñiré sólo a recordarle que una leve falta en llenar esos requisitos suele originar cuestiones aún más desagradables que las suscitadas por causas realmente graves, por la sencilla razón de que, con ello, se mortifica la vanidad».

Lobo sabía que Sarmiento no tenía demasiadas simpatías hacia España, por ello, para el brigadier, empeñado totalmente en prestigiar a nuestra nación, siente una gran preocupación ante cualquier error diplomático o de formas.

Parte de la goleta *Ceres* correspondiente al viaje del presidente Sarmiento

Una vez terminada la comisión, el comandante de la *Ceres* envió al brigadier Lobo la siguiente notificación, con todos los pormenores del viaje y vici-

situdes sufridas por el barco. Las noticias fueron copiadas por el propio Lobo en sus diarios de navegación en los siguientes términos:

«Este buque se engalanó y se puso en movimiento el mismo día 17, en busca de las aguas del convoy, notando, desde luego, que no sólo era el buque de más calado sino también el de menos andar. Con toda fuerza de máquinas y pasando por brazeage de medio pie debajo de la quilla, conseguimos conservar el convoy las ocho horas que duró la travesía hasta Martín García.

En aquel punto fondearon todos y media hora después aprovechando la primera ocasión de estar a la voz del buque presidente, rasqué su popa saludando con un «viva España» y un disparo simultáneo de ambas piezas (la *Ceres* estaba equipada con dos cañones) en batería pasando a fondear a su costado y recibida invitación de asistir a la mesa del Sr. Presidente, lo verifiqué en compañía del Sr. Presidente de negocios. Concluida la comida volvimos a dar movimiento en compañía del convoy cuya unión conseguí conservar ayudado de aparejo hasta las 12 de la noche, que fue preciso para dar la máquina para reconocer el condensador de popa que funcionaba por efecto, según se vio luego, por tener destrozadas tres de las válvulas. La avería nos detuvo tres horas y seis horas más el tener que parar otras dos veces para evitar un rozamiento de la barra de conexión de la misma máquina de popa, nos hizo perder de vista el convoy que no volvimos a encontrar hasta el día 19, fondeado en las proximidades del Rosario. A imitación de ellos, engalanamos con todas las banderas y seguimos hacia el puerto por la popa del «Pabón», a la una se fondeó frente al muelle saludando a su desembarco con los mismos honores hechos en Martín García.

El día 25 por la tarde, embarcó el Sr. Presidente repitiéndole los honores ya expresados, y en unión del convoy dimos movimiento río arriba. Nuestro poco andar nos dejó pronto por la popa, volviendo a unirnos a la mañana siguiente cerca de Santa Fé donde nos esperaban fondeados. A las dos de la tarde llegamos sobre la boca del riacho que conducía a Santa Fé que embocaron los buques pero que no fue posible verificarlo con este por haber en la barra un pie y medio menos de su calado. Por la tarde llegó un vaporcito en busca del Sr. Encargado de Negocios que se fue con él y enterado de la mucha distancia que mediaba de la boca donde estamos a la población y que la permanencia del Sr. Presidente allí podía alargarse cinco o seis días, decidí trasladarme al inmediato puerto de Paraná... que es uno de los mejores del río por la facilidad de tomarlo y el mucho abrigo que ofrece. En este puerto desertaron tres hombres, dos de ellos cabos de mar, catalanes, de los que más confianza podían inspirar, el otro tripulante del bote de rancheros.

El día 28 por la tarde, llegó de Santa Fe una comisión de españoles acompañada de dos prácticos del riacho a noticiar, que habiendo crecido el río había agua bastante en la barra para la goleta y a solicitar, que en nombre de la población española de aquel puerto, que les proporcionara la satisfacción de ver allí por primera vez un buque de guerra de su Marina. Me pareció conveniente acceder a esta petición... Así, en la mañana del 30 me puse en movimiento encontrando, efectivamente agua, emboqué el riacho que es largo y difícil por lo violento de sus vueltas, temiendo que en algunas no pudiera darlas este buque sin apoyarse en algún punto. A las dos horas, llegamos frente a la población y allí permanecemos aquella noche y al día siguiente hasta las cuatro en que salí a aguardar en unión a una cañonera francesa, la salida del Sr. Presidente.

En la Concepción permanecemos hasta el día 6 por la mañana, en cuya hora el Sr. Presidente salió con el *Pavón* río arriba, el resto del convoy lo hizo río abajo con cita en Martín García. En este puerto quedó otro desertor. A las 8 fondeamos en Punta Amarilla y al amanecer volvimos a dar movimiento viendo a la cañonera francesa y un vaporcito italiano y seguimos en demanda de Buenos Aires con objeto de que nuestro poco andar demorase menos la expedición. A la una de la tarde dejamos caer el ancla a 6 ó 7 millas del fondeadero a la espera del resto de los barcos.

A las tres apareció el *Pavón* acompañado del francés y del italiano, todos engalanados y una hora después habiendo llegado a corta distancia de este buque, engalanamos también y nos unimos al convoy que acompañamos hasta dentro del puerto donde fondeó a las 6 saludando el desembarco del Sr. Presidente con los mismos honores.

Tengo el honor de ponerlo en el superior conocimiento de V.S. como parte de campaña y cumplimiento de sus instrucciones. Buenos Aires, 7 de febrero de 1870».

Tal y como lo comunicó el comandante de la goleta *Ceres*, teniente de navío Sánchez Barcáiztegui, cumplió con lo ordenado casi como si se hubiese producido un milagro, puesto que la *Ceres* no era un barco para navegar por los apretados meandros que a menudo presentan aquellos ríos americanos, por muy abundantes y anchos que sean su caudal y lecho. No fueron pocas las veces que Lobo había solicitado que se le enviara algún vapor más acorde para la navegación de los ríos y para desplazamientos de poco personal para, de esta forma, hacer acto de presencia de una forma rápida en puertos que aquellos barcos de mucho calado no podían hacer. Siempre se le contestó con alguna excusa o con la promesa de «se hará lo que se pueda».

Lo goleta antes de partir hacia Montevideo levantó y rectificó los planos que el brigadier Lobo le había encomendado que hiciera. Estos planos conservados en los diarios de navegación de Lobo, tanto el de la ensenada de

Barragán como el de las islas de Hornos, fueron enviados por el brigadier al presidente Sarmiento, como un gesto de buena fe y amistad hacia la nación argentina.

El panorama político se ensombrecía día a día en aquellas repúblicas. Tras la muerte del general Urquiza, el nuevo gobernador de Entre Ríos, López Jordán, se levantó en armas contra el gobierno central. No tardó en organizarse el ejército de observación del gobierno que puso al frente al general Mitre. De nuevo el ministro español hizo un llamamiento al jefe de la Escuadra para que enviase cuanto antes a la *Ceres* al río Uruguay donde la situación empeoraba por momentos. La *Blanca* se encontraba en Maldonado y la *Ceres* en Montevideo reparando algunos desperfectos, por lo que no pudo ponerse en marcha hasta el día 25 de abril. Se dirigió a la zona del conflicto con instrucciones precisas sobre el objeto de su misión, que era, una vez más, ofrecer a españoles y nacionales la debida protección en las críticas circunstancias por las que se atravesaba.

El consulado español se vio rebasado ante las peticiones de asilo por gentes de todas las nacionalidades. El embajador o ministro, como se le llamaba, don Carlos España notificó que

«la afluencia fue tal que me he visto en la necesidad de pedir auxilio a la policía para contener el tumulto y evitar que con la aglomeración de gentes, se concluyeran de romper los pocos muebles que quedaron intactos en la cancillería después del pánico del primer día».

Hacia finales de mayo de 1870 se produce un nuevo enfrentamiento entre las tropas gubernamentales argentinas mandadas por el general Emilio Conesa y el rebelde López Jordán que fue finalmente derrotado en la batalla del Sauce. Sin embargo, los rebeldes habían ocupado la Concepción de Uruguay que sería recuperada rápidamente. El pánico fue tal que la goleta española se vio invadida por gentes y familias enteras temerosas, ante la situación de inseguridad y ante los ataques de los rebeldes a la población civil. Entre los que se acogieron al derecho de gentes para solicitar asilo estaba el ex diputado y persona de confianza de Urquiza, Esteban María Moreno. Lobo dio orden de que se le acogiese, siempre que no fuese un peligro para la seguridad del barco y del pabellón español.

Una vez terminados los disturbios en esta zona, la *Ceres* regresó a Montevideo pero de nuevo tuvo que volver por un rebrote de los jordanistas. Las instrucciones eran que había la posibilidad que el jefe de los rebeldes López Jordán pidiera asilo en el barco, pues se sabía que la mayor parte de los entrerrianos se habían adherido a la revolución jordanista y Lobo temía que una negativa repercutiera en los españoles con un ataque a la colonia. Por ello las órdenes concretas eran:

«En de enterarse que el caudillo busca barco extranjero para acogerse al derecho de asilo, procure estar lejos para evitar que elija

la *Ceres*. Si a pesar de todo se hallase usted en el caso de su solicitado por López Jordán, le ofrecerá asilo en el buque, previniéndole que tan luego como se encuentre a bordo, le conducirá usted a Montevideo, en cuyo punto se embarcará en algún buque que se dirija directamente a país neutral».

Este orden no hizo falta cumplirla porque Jordán fortaleció de nuevo sus posiciones y, además, contó con el apoyo de la mayor parte de los ciudadanos de aquella provincia, sin olvidar que entre ellos se hallaba un nutrido grupo de españoles que lo apoyaban. Esta circunstancia preocupó hondamente a Lobo y al representante español. En contra de lo que había pensado Lobo no habían sido en los últimos tiempos los españoles demasiado proclives a Urquiza. En la obra de M. A. de Marco, «La Escuadra del Pacífico en el Plata», según el legajo de la correspondencia de las embajadas y legaciones, que se cita a su vez en la obra de Isidro y Ruiz Moreno, «Relaciones hispano-argentinas. De la guerra a los tratados». Destacan los favores que en distintas épocas recibiera la colectividad en diversas ocasiones; estas noticias eran conocidas por Lobo. De ahí su interés porque el comandante de la *Ceres* en su viaje a Entre Ríos, le llevase su agradecimiento, tal como citábamos anteriormente. Sin embargo, en los últimos años del gobierno de Urquiza, no pocos españoles se volcaron a las filas de sus opositores por razones no muy claras. Al parecer tanto Lobo como el diplomático español, tuvieron graves problemas para que no se culpase de nada a la población española, en los acontecimientos de aquella guerra, luego que los jordanistas fueron vencidos definitivamente por el ejército nacional en enero de 1871.

La idea de Lobo era volver a Río de Janeiro, pero continuamente los acontecimientos se lo impedían. Existía el peligro de un rompimiento de relaciones entre Argentina y Brasil con el consiguiente peligro de convertir aquella zona de los ríos Panamá y Uruguay en un auténtico hervidero de cañonazos. Lobo pidió de nuevo al Almirantazgo el envío de naves de escaso calado, más maniobrables para la zona, pero nunca llegaron a mandarse y, ante la escasez de recursos, tuvo que hacer Lobo verdaderos equilibrios para que los barcos españoles estuviesen donde más necesaria era su presencia, con el objeto de tranquilizar a los españoles. Especialmente en Uruguay donde no tardó mucho tiempo en estallar un nuevo conflicto entre el llamado partido Blanco de la oposición y las fuerzas gubernamentales.

Lobo tuvo en esta ocasión una amplia actividad diplomática en un conflicto que tomaba tintes de guerra con la ocupación de Montevideo por parte de los rebeldes capitaneados por el coronel Timoteo Aparicio. Se le pidió a Lobo, junto con el resto de las respectivas diplomacias, que hicieran de intermediarios para buscar una solución, la cual era política ya que la petición de los rebeldes era la de una mayor presencia de ellos en el parlamento y en los altos cargos. El gobierno no aceptaba y quería el sometimiento absoluto de los rebeldes. A Lobo se le agradeció de viva voz su actuación en ambas facciones por su «noble esfuerzo en pro de la paz».

Las circunstancias bélicas habían obligado a Lobo a tener que desembarcar un pelotón de soldados para proteger de un eventual ataque la legación española en Montevideo. Este hecho le valió las críticas virulentas de algún periódico de Montevideo, como el radical diario «La Ortiga» que llegó a la calumnia, la legación española llevó sus protestas por el hecho al Gobierno, una vez terminada la sublevación el 25 de diciembre de 1870.

Al comenzar 1871 recibió Lobo la noticia desde el Almirantazgo que se modificaba el nombre de la Escuadra del Pacífico a su mando, por el de la Escuadra del Sur de América. Los acuerdos de paz con Chile y Perú habían concluido y, por tanto, también la misión que tenía aquella Escuadra del Pacífico puesto que ya no obedecía al objeto inicial que la llevó hasta allí. Habían pasado casi cinco años desde aquel 2 de mayo en el Callao, cuando Lobo soñaba con volver a España. Poco a poco su sueño se había ido debilitando al mismo tiempo que su salud se resentía.

Se mantuvo a la espera de nuevas órdenes para su definitivo regreso que llegaron en el mes de agosto de 1871. El brigadier Lobo y Malagamba fue relevado por el brigadier Polo de Bernabé que asumió el mando el 27 de aquel mismo mes, partiendo Lobo con la *Blanca* hacia España. Allí quedaba la fragata *Almansa* conocida ya en aquellas aguas y en las del Pacífico, en los días no muy lejanos, en que sus cañones resonaron en pro de la dignidad de la patria. Ahora su misión era de paz.

Como queda expresado, don Miguel llegó a España con la fragata *Blanca* mientras que la goleta *Ceres* que tanto tuvo que ver en aquellos años americanos de la vida de Lobo, permaneció en aquellas latitudes hasta el 13 de marzo de 1876, año en que murió Lobo y fue relevada por su hermana la goleta *Ligeira*. Se cuenta que, cuando la *Ceres* salió del puerto de Montevideo rumbo a España, fue despedida con una entusiasta ovación por las marinas extranjeras surtas en aquel puerto. Llegó a Cádiz tras 87 días de navegación mandada por el teniente de navío Carrasco.

A partir de 1872, las fuerzas navales españolas estacionadas en los mares de aquellas latitudes, tomaron el nombre de Estación Naval de Sur de América. Desde este momento y hasta el desastre de Cuba en 1898, la Marina española tuvo escasa representación en aguas del Plata.

Por encima de todo, don Miguel era un marino español de pro, esta era su gloria y la Marina su orgullo; legalista, meticoloso, no dejaba nada a la improvisación. De gesto pétreo e inflexible en el mando, provocado por una larga experiencia profesional y por aquella vida difícil que en parte conformó su carácter y consolidó la personalidad y la fama que de hombre adusto y malhumorado ha llegado hasta nosotros.

Fiel a sus ideas hasta la saciedad, sabía que a España le era necesario recuperar de forma pacífica y con gran cautela el prestigio y respeto en aquellos territorios, perdidos por una mala política, por la desidia y malas interpretaciones, provocadas por la ambición de potencias extranjeras. Por ello, su actuación concuerda perfectamente con sus ideas. Lobo aprovechó, no podía ser de otra forma, sus conocimientos adquiridos antes y profundizándolos en

aqueños largos años de su estancia en hispanoamérica, escribió una de sus últimas obras llamada «La historia general de las antiguas colonias hispanoamericanas», que engloba desde su descubrimiento hasta el año 1808. El prólogo lo escribió a bordo de la *Almansa* en julio de 1867. Fue publicada en Madrid en 1875.

Con todo rigor se puede decir que era Lobo un caballero cuyo blasón queda dibujado en la memoria de nuestra historia de aquel siglo XIX, lejano más por los modos que por el tiempo, en cuya forja se modelaron hombres con capacidades múltiples y sueños imperecederos.