

# LA MARINA EN GUINEA ECUATORIAL: CARLOS CHACÓN, GOBERNADOR DE LA CONTINUIDAD HISTÓRICA

José CERVERA PERY  
General auditor



L 17 de septiembre de 1863, y cuando todavía podía rendir muchos servicios a España pues sólo contaba con cuarenta y siete años, fallece en Cádiz el capitán de navío don Carlos Chacón y Michelena, primer gobernador general efectivo de las islas españolas del golfo de Guinea y comandante de la División Naval, cuya llegada y asentamiento marca la continuidad histórica de España en las que fueron sus últimas provincias ecuatoriales. No obstante, Chacón permanece en la nómina de los marinos olvidados, pues su figura ha sido escasamente estudiada y su obra no ha sido valorada justamente en el corto periodo de tiempo en que realiza la misión encomendada; pero precisamente al celo desplegado en el desempeño de la misma y a la eficacia de sus resultados se debió la atención que al fin, después de años de casi indiferencia y olvido, puso el Gobierno en los territorios españoles de Guinea, y que se traduce en el primer estatuto orgánico de O'Donnell, en el que se dispone una nueva organización gubernativa que va a llevar aparejado el relevo de Chacón, al disponerse tenga la categoría militar de brigadier o coronel la persona designada para regir y dirigir aquellas posesiones.

Estas modificaciones legislativas hacen que el periodo de mandato del gobernador Chacón quede reducido desde la fecha de su toma de posesión —27 de mayo de 1858— a la de su entrega el 1 de septiembre de 1859, ya que tres días antes ha llegado su sustituto, el brigadier Gándara. Por otra parte, asume el mando de la Estación Naval, creada para tenientes de navío de primera, el oficial de dicha clase y empleo don Ignacio García de Tudela, que también años más tarde llegará a ser gobernador general y que es uno de los personajes más interesantes y decisivos de la obra española en el África Ecuatorial.

Revisemos siquiera brevemente, dentro del plan expositivo de este trabajo, el ambiente con que se prepara la expedición de la que va a ostentar el mando

Chacón, con sus más inmediatos resultados y esperanzadoras consecuencias y el esquema biográfico de este primer gobernador efectivo de Guinea, en el que se inicia una ininterrumpida proyección histórica de la acción y aportación hispana en la misteriosa y desconocida África de nuestros abuelos.

### **El ambiente para una nueva expedición al golfo de Guinea**

La *Crónica Naval de España* es, a mitad del siglo XIX, una publicación de importancia no sólo en el ámbito mariner, sino en el político. Dirigida por el brigadier don Jorge Lasso de la Vega, hombre experto en las vicisitudes coloniales, que formó parte de la comisión nombrada para estudiar los resultados y consecuencias de la expedición Lerena, es la publicación que con mayor atención y entusiasmo patrio trata de nuestras posesiones en Guinea; aboga por su efectiva y justa ocupación definitiva en el ejercicio de unos derechos irrenunciables y trata de sacar de la abulia e indiferencia a una gran parte de la opinión pública española, bastante desengañada y desencantada por acontecimientos anteriores. Y es esta revista la que nos da una tónica exacta y puntual del ambiente que existe para el desarrollo de esta definitiva expedición que ha de autentificar de una vez para siempre la plenitud y afirmación de los derechos españoles en el golfo de Biafra, a pesar de que todos estos temas son tratados con meditada circunspección y exquisito tacto para no herir susceptibilidades ni levantar suspicacias, ya que en las publicaciones de esta revista en los años de 1855 a 1857 se señala que «al menos por el Ministerio de Marina y en la parte de acción que le compete, se están adoptando disposiciones, entre ellas algunas dirigidas al reconocimiento de la parte hidrográfica de la isla de Fernando Poo, y al estudio de los productos aplicables a la construcción naval», adelantando que el buque proyectado para el estacionamiento es el *Vasco Núñez de Balboa*, «que hará básico en aquellas aguas el establecimiento de un apostadero para sostener el comercio y fomentar el desarrollo de aquellos territorios».

Estas noticias bien dosificadas —y quien sea curioso de comprobarlas podrá confirmarlo—, emitidas siempre con prudente optimismo, comienzan a crear un agradable clima de expectación en la opinión pública española, a quien el estado de abandono y casi olvido de aquellas islas parece incomprensible, pues tras la expedición de Lerena en 1842, de indudables frutos y aconsejables experiencias, la confusión política del país y los egoístas intereses personales de algunos políticos de relieve han impedido todo asentamiento real y definitivo que sin duda se hubiese conseguido con la proyectada segunda expedición, cuyo mando se había confiado nuevamente al avezado marino gaditano; y solamente y con mucha menor trascendencia pudo llevarse a cabo la expedición de 1845, compuesta por la corbeta *Venus* y el bergantín *Nervión*, buques que efectivamente visitaron aquellas aguas de paso y a la ligera, sin

que quedase otra huella de su venida que unos cuantos muertos y la memoria que años más tarde publicara el señor Guillemard de Aragón.

Por eso, cuando la inquietud nuevamente comienza a crear un estado de alarma, el Gobierno decide la nueva expedición, que ya no será un simple ensayo exploratorio, sino de asentamiento definitivo, mandando se apreste para salir el vapor *Vasco Núñez de Balboa*, y su comandante, el capitán de fragata don Carlos Chacón, «asuma a su llegada el mando y gobierno de aquellas islas, para lo cual está investido del nombramiento de Gobernador General por Real Orden del Ministerio de Ultramar (Primera Secretaría de Estado) de fecha 30 de marzo de 1858 y en la que en nombre de S. M. la reina Doña Isabel II refrenda la disposición el ministro Istúriz.»

Y a pesar del escepticismo y la indiferencia propia de la época, la expedición despierta un notable interés informativo, y de ella se ocupan algunos periódicos que no regatearon sus elogios al Ministerio de Marina como principal impulsor de la empresa. Así, en un interesante artículo publicado por la revista *La América*, se reproducían y mencionaban la mayor parte de los sucesos y circunstancias concernientes a las islas guineanas, tratando de despertar un sano entusiasmo nacional en la obra que a España le tocaba representar. Este toque de atención trascendió allende las fronteras, pues en la publicación francesa *Le moniteur de la Flotte* del 11 de abril de 1858 puede leerse un largo artículo destinado a dar la noticia de la expedición; al referirse a las disposiciones del Gobierno con respecto a ella, muestra su inquietud y recelo de que el buen resultado de la misión «convierta a los españoles en dueños de una posesión muy ventajosa en la costa occidental de África, donde hace algunos años se dirige con grande actividad el comercio europeo».

Todo esto de una parte, y de otra la indignada y justa reacción contra una nueva impertinencia inglesa —aireada por la prensa con cierto retraso, de que



Capitán de navío don Carlos Chacón y Michelena. (Anónimo español. Escuela de Guerra Naval, Madrid).



Vapor *Vasco Núñez de Balboa*.

el representante inglés en la Corte de España, Lord Howen, había dirigido una nota al Gobierno vetando el nombramiento de un comerciante español para el desempeño del puesto de gobernador de aquellos territorios— apoyaron e impulsaron la formación y puesta a punto de esta importante misión naval que, integrada por el vapor *Vasco Núñez de Balboa*, bergantín *Gravina*, goleta *Cartagenera* y urca *Santa María*, zarpa de Cádiz el 19 de abril de 1858 bajo el mando del capitán de fragata y gobernador general don Carlos Chacón y Michelena.

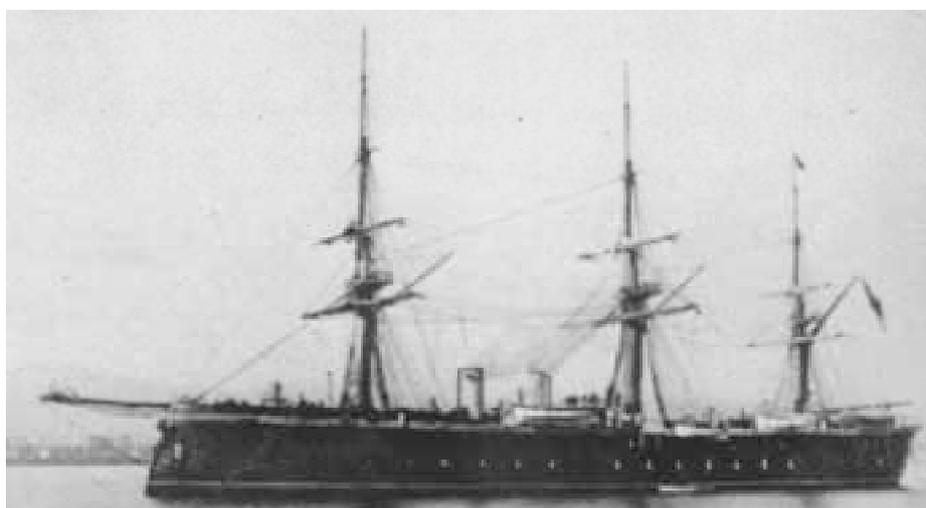
### **Noticia biográfica del gobernador Chacón**

El a su muerte capitán de navío don Carlos Chacón y Michelena, cuya hoja de servicios hay que leer detenidamente, es un típico marino del siglo XIX, que a su competencia y hombría de bien une la bizarría para el combate y la fidelidad absoluta en el cumplimiento del deber; y sobre todo, virtud estimabilísima en la confusa época que le tocó vivir, es ajeno a toda bandería o partidismo político por el que se malograron tantas magníficas individualidades. Y bien puede decirse que tuvo muy cercano el buen ejemplo, pues desde temprana edad, antes de su ingreso en la Armada, es huérfano del teniente de navío don Francisco Chacón, superviviente del combate de Trafalgar a bordo del navío *Príncipe de Asturias*, oficial destacado en el sitio de Cádiz cuando la guerra contra Napoleón, herido gravemente en las batallas de Ciudad Real y Talavera

y muerto a la edad de treinta y tres años en acto de servicio en el naufragio del navío *San Telmo*. En el informe que el director de la Armada don Juan Villavicencio acompaña a la instancia del futuro guardia marina, solicitando de la merced real plaza de gracia para su hijo, se hace constar que el malogrado don Francisco Javier «era de muy buena conducta y leal servidor del Rey, por cuyas circunstancias y los servicios prestados estima el general Villavicencio de que tomando S. M. lo expuesto conceda a su hijo la plaza que para él solicita, como hijo huérfano de padre muerto en acción de guerra».

Ya en posesión del nombramiento de guardia marina, y más tarde con la patente de oficial, Chacón embarca en los navíos *Héroe*, *Restauración*, *Marte* y la fragata *Perla*, afecta a la División Naval del Cantábrico. Son años de luchas internas y entre hermanos, en que España se desangra sobre sí misma. Años de combates, privaciones y sacrificios, pero también de forja y esperanza para tiempos mejores. Y como el joven Chacón demuestra especiales condiciones para el estudio, solicita y se le concede formar parte de los incipientes batallones de artillería de la Armada, donde alcanza el grado de teniente. Más tarde volverá a la Armada, y nuevos buques y navegaciones por los mares costeros y de ultramar engrosarán los casilleros de su hoja de servicios. La Guerra Civil está en todo su apogeo, y ha de participar en diversas acciones en el norte y Cataluña sobre las cubiertas y puentes de los navíos batidos por el fuego y por el plomo.

Pero también habrá de desempeñar importantes cometidos en tierra; entre ellos, la Ayudantía del Colegio de Aspirantes de Marina, cargo que desempeña con especial tacto y eficacia. Pero su vocación le lleva nuevamente a bordo de



Fragata blindada *Victoria*.

los buques, entre ellos la fragata *Isabel II*, el mando del falucho *Galgo*, el vapor correo de ultramar *Caledonia* y el vapor *Iberia*. No le será tampoco ajeno el mando del vapor *Velasco*, hasta que es promovido a capitán de fragata en 1856. Tras una breve permanencia al frente del Detall del Colegio Naval de Cádiz, es nombrado comandante del vapor *Don Antonio de Ulloa*, de donde pasa al mando del *Vasco Núñez de Balboa*, buque en el que habrá de desempeñar la más importante y honrosa misión de su vida militar y de la que se conocen sobradamente la dedicación y el celo con que la lleva a cabo.

Tres acontecimientos importantes se producen en la vida de don Carlos Chacón a su regreso de Guinea; su ascenso a capitán de navío a finales de 1859, su nuevo nombramiento de capitán del puerto cubano de Cárdenas y la concesión de la encomienda de la Real Orden de Carlos III en recompensa a los útiles y excelentes servicios prestados al frente de su mandato en la Estación Naval de Fernando Poo y gobierno general de los territorios de Guinea. Pocos años más tarde, minada y quebrantada su salud por el esfuerzo y sacrificio de su agitada vida, y cuando recientemente se le había concedido un nuevo e importante mando con la comandancia de la fragata *Victoria* que se construía en Inglaterra, fallece en Cádiz, dejando tras sí honda huella de pesar en el Cuerpo del que tanto orgullo sintió en pertenecer y al que honró con el ejercicio de las altas y excepcionales cualidades que adornaron su vida militar.

### **Una obra eficaz y una continuidad histórica**

De la obra política y de colonización del gobernador Chacón en los territorios españoles del golfo de Guinea nos han quedado bastantes referencias, tanto en un interesante libro publicado por el entonces teniente de navío Juan José Navarro como en amplios y documentados estudios de diversos autores e investigadores. De ellos pueden deducirse importantes conclusiones siempre dignas de ser tomadas en cuenta.

En primer lugar, es evidente que esta expedición tiene un auténtico contenido de validez y vigencia, ya que apenas fueron tomadas las primeras medidas por el gobernador Chacón a su llegada a Fernando Poo éstas atraen la inquietud y protestas inglesas en su Parlamento. Así, ante la orden de expulsión de los misioneros baptistas como opuestos a la legislación española en materia religiosa, el diputado Shafton planteó una interpelación al secretario de Negocios Extranjeros, Fitzgerald, solicitando aclaración sobre si Fernando Poo —a su imaginativo y fantástico juicio, estación naval inglesa— iba a ser reconocido por Inglaterra como parte de los dominios de España, a lo que el propio Fitzgerald honestamente respondió que Fernando Poo no había pertenecido jamás a la corona de Inglaterra, aunque no por eso dejaba de ser sometida la alocución del gobernador español a examen del Gobierno inglés.

Chacón a su llegada tuvo un detalle alta y significativamente diplomático, cual fue confirmar como teniente gobernador a quien ejercía el título a nombre de España, el holandés Juan Lyslangler; y fue un acierto la medida, pues Lyslangler, descendiente de un célebre comerciante de Amsterdam, de quien decía el famoso almirante holandés Van Tromp que era «bravo ciudadano y buen cristiano», gozaba de un buen ambiente y respeto entre los naturales de la isla, y al igual que el inglés Beecrof, nombrado por Lerena y muerto en 1854 cuando estaba a punto de partir mandando la expedición que habría de explorar el río Níger, había ejercido el gobierno con prudencia, mesura y, sobre todo, salvaguardando en lo posible los derechos hispanos, que los propios gobernantes españoles en esos años parecía querían desconocer.

Don Carlos Chacón realizó durante su mandato notables obras, tanto de régimen interno —como la instalación del hospital, hermoso edificio al decir de las crónicas de la época y la transformación y urbanización del camino de acceso de la playa a la ciudad y el primer censo efectivo de la población— como de proyección exterior y asentamiento, poniendo fin a la luchas internas entre los reyezuelos bengas Boncoro II y Munga, nombrando a este último gobernador de Corisco y haciendo que los bengas de cabo San Juan reconocieran como jefe a Boncoro II, renovando el acto de sumisión a España de aquellos territorios comprendidos entre río Campo y cabo San Juan, y anexionando a petición de los propios indígenas el territorio de Maciqui con expedición de carta de nacionalidad española a su jefe tribal. Sobre este importante suceso existe un informe remitido el 20 de noviembre de 1858 por el gobernador Chacón al Ministerio de la Guerra y Ultramar, en el que trasmite la información con la que el comandante del bergantín *Gravina* le da cuenta haber realizado la comisión ordenada en cabo San Juan, habiendo expedido carta de nacionalidad al jefe Maciqui, que lo solicitaba con el mayor tesón y que subió a bordo del *Gravina* introducido por Boncoro; y con ello, los seis pueblos del citado rey, situados al interior de cabo San Juan y como a seis leguas distantes de los de Boncoro, se convirtieron en españoles entre las mayores demostraciones de júbilo y entusiasmo. Este informe de Chacón mereció la satisfacción y complacencia de S. M. en escrito de la Dirección General de Ultramar y la aprobación de todo lo realizado por el marino gobernante.

Y desde aquella fecha hasta la declaración de independencia de la nueva República de Guinea Ecuatorial, la continuidad histórica de la obra española en Guinea, en la que la Armada tuvo tanta parte, y la presencia y permanencia de sus gobernadores, la mayor parte de ellos marinos, fue un hecho ininterrumpido. Hombres de diferente talante y naturaleza, de diversos criterios y diferentes concepciones, pero unidos por el denominador común del afán de servir a España, continuaron consolidando la obra que un día emprendiera don Carlos Chacón y Michelena.