



HISTORIAS DE LA MAR

LAS FRAGATAS BLINDADAS ESPAÑOLAS Y LA SUBLEVACIÓN CANTONAL

José Luis INFIESTA PÉREZ



EDIADO el siglo XIX las armas experimentaron un gran progreso debido, sobre todo, al empleo de la máquina de vapor y de los motores de explosión que libraron a los barcos y a los demás medios de transporte de la servidumbre de que, para moverse, dependieran del viento o de la tracción animal. En tierra la energía proporcionada por estas máquinas y motores se aplicaba directamente a las ruedas de los vehículos, pero los barcos debían seguir llevando aparejos y velas, con el consiguiente gasto de espacio en sus cubiertas, tanto para prevenir averías, si es que llevaban máquinas que podían dejarlas impotentes parados en medio del mar, como para aumentar su autonomía.

Además fueron apareciendo nuevas armas, como el proyectil explosivo, la mina submarina o los torpedos —automóviles o de botalón— capaces de causarles grandes destrozos o incluso de hundirlas.

La fragata blindada

En la batalla Sinope, en la guerra ruso-turca de 1854, el almirante Nakhimov destruyó fácilmente a los barcos turcos incapaces de aguantar los proyectiles explosivos rusos, quedando bien patente que en lo sucesivo los barcos deberían de ser blindados mediante corazas capaces de resistir a los nuevos explosivos.

Aunque algunos países blindaron también a sus navíos no se generalizó hacerla en esta clase de buque, debido a que su gran porte era excesivo para las máquinas de vapor de entonces.

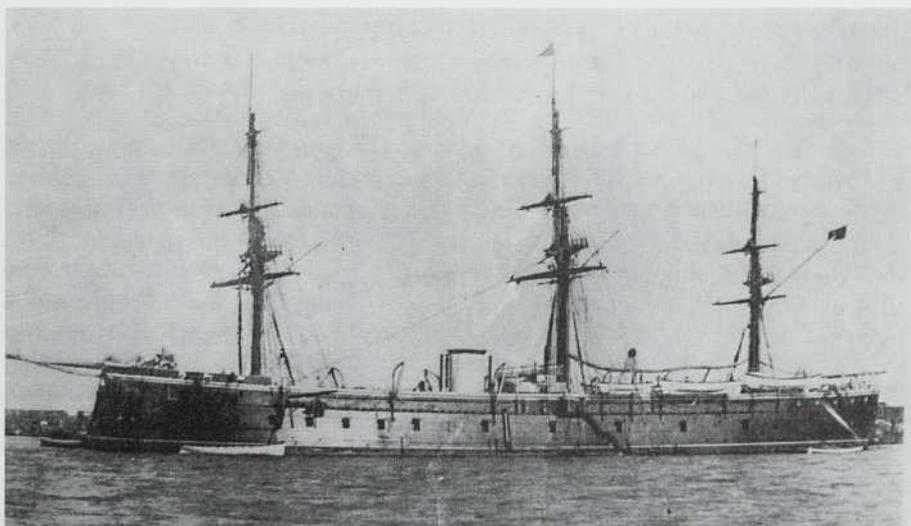
Pero sí se blindaron las fragatas, siendo la primera en hacerlo la francesa *Gloire*. Esto trajo como consecuencia la decadencia del navío que durante tres siglos había sido el buque principal, el *capital ship* de los ingleses, heredando entonces su categoría la fragata blindada.

Las primeras blindadas españolas

La Marina española quiso disponer enseguida de buques blindados, por lo que encargó pronto dos de ellos a factorías extranjeras, pues en las españolas no se construían barcos de hierro y, como se había decidido que esta nueva clase de barcos llevaran nombre de batallas terrestres, recibió el nombre de *Numancia* el encargado a los astilleros franceses de La Seyne, en Tolón, y el de *Vitoria* el que se construía en los ingleses de Blacwell, situados en el Támesis.

En años sucesivos ya se hicieron otros blindados en España, como el *Tetuán* hecho en Ferrol, al tiempo que otras fragatas que estaban en construcción con casco de madera eran transformadas en blindadas ajustando planchas de hierro a sus costados, recibiendo los nombres de *Zaragoza*, *Arapiles* y *Sagunto*, haciéndose también con otra llamada *Resolución*, a la que no se bautizó por que ya lo estaba, siendo pues la única que no llevó nombre de batallas.

La *Numancia*, contratada en 1862 como fragata blindada, fue construida en los astilleros Forges et Chantiers de la Mediterranee, de La Seyne, en Tolón, bajo proyecto del ingeniero Verloque, director de ellos, botándose al agua el 19 de noviembre de 1863 y entrando en servicio al año siguiente, con un costo de 8,3 millones de pesetas, menos de lo que cuesta hoy un humilde pesquero. Era de casco de hierro con un almohadillado de madera de teca debajo de él.

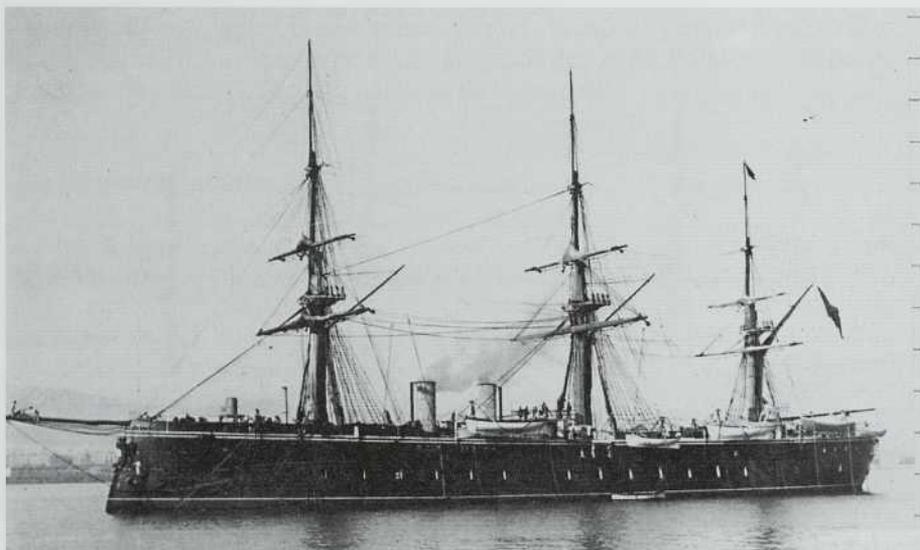


Fragata blindada *Numancia*.

Tenía una eslora de 95,6 metros, 17,3 de manga, 10,3 de puntal, 7,4 de calado y un desplazamiento de 7.305 toneladas, llevando a lo largo de sus costados una cintura acorazada de 13 centímetros de espesor. Su máquina de vapor de 1.000 HP, con 10 calderas y 40 hornos, le daban una velocidad de 13 nudos, siendo su superficie vélica de 1.842 m² de lona. Su armamento original era de 40 cañones de 200 mm, todos bajo la cubierta, pero le fue cambiado muchas veces a lo largo de su vida. Tenía tres palos, espolón y una ancha chimenea.

Realizadas las pruebas pertinentes, fue su primer comandante el capitán de navío Casto Méndez Núñez, bajo cuyo mando partió de Cádiz para incorporarse en el Pacífico a la escuadra que allí combatía con las repúblicas sudamericanas, siendo nombrado su barco insignia durante los bombardeos de Valparaíso y de los fuertes de El Callao. Terminada esta guerra regresó a España cruzando el Pacífico, siendo así el primer acorazado que dio la vuelta al mundo, participando seguidamente en la insurrección cantonal, donde lo volveremos a encontrar.

La *Vitoria* fue una fragata blindada de casco de hierro sobre el de madera, construida en los Thames Iron Works londinenses, donde fue botada al agua el 4 de noviembre de 1865, dando un desplazamiento de 7.250 toneladas, con una eslora de 96 metros, por 17,3 de manga, 9 de puntal y un calado de 7,6 metros. De casco de hierro sobre madera, tenía un blindaje en la línea de flotación de 14 centímetros de plancha de hierro, con un peso total de 1.360 toneladas. Su máquina de vapor, a carbón, estaba servida por 10 calde-



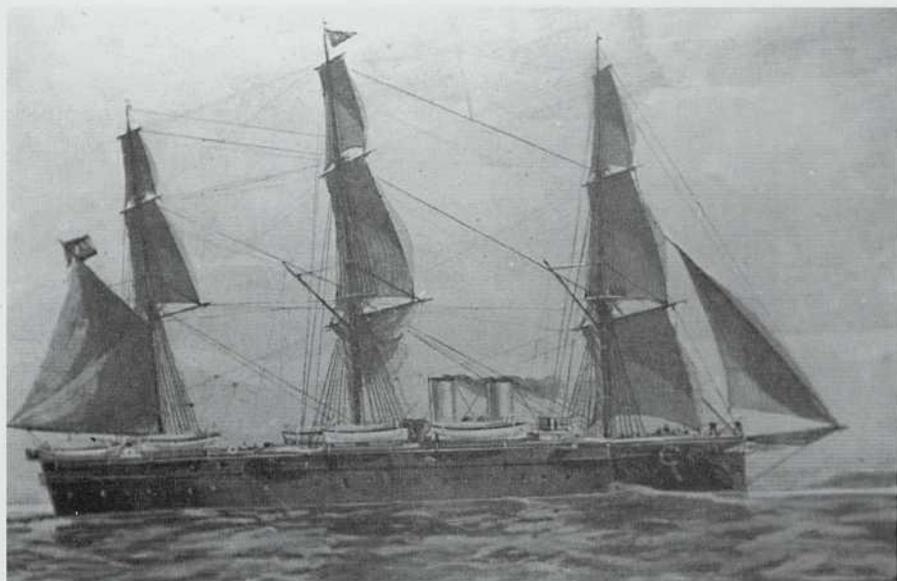
Fragata blindada *Vitoria*.

ras y 40 hornos, que le daban una velocidad de 14,9 nudos, realmente excepcional entonces. Su superficie vélica era de 1.842 m² de lona y su armamento de origen, 30 cañones de 200 mm en batería, pero cuando fue entregada se le cambió por cuatro de 250, 14 de 100, más tres de 180 en cubierta, siendo su aspecto parecido al de la *Numancia*, pero con dos chimeneas.

De larga historia, participó en la revolución de 1868, en los desórdenes cantonales, fue buque insignia de las Fuerzas Navales del Cantábrico, y en otras acciones más, donde la volveremos a encontrar en el curso de este escrito. Modernizada, junto a la *Numancia*, fue acorazado guardacostas y, tras ser utilizada en tareas secundarias, se le dio de baja en 1912.

La *Tetuán*, el mayor barco de guerra construido hasta entonces en Ferrol, fue ordenada como fragata de madera, poniéndose su quilla el 19 de marzo, pero debió alterarse su proyecto para intentar hacerla similar a la *Gloire* francesa modificada, es decir, a la *Normandie*. Botada en Ferrol dio 63.859 toneladas de desplazamiento con 87 metros de eslora, 17 de manga y 7,9 de puntal. Su máquina de vapor, a carbón, de 1.000 HP le permitían una velocidad de 10 nudos, siendo su armamento de 40 cañones de 200 mm en batería, más uno en cubierta. Formó parte de la escuadra cantonal de Cartagena, terminando su vida incendiada en un sabotaje, que precipitó el fin de este cantón, siendo sus restos subastados, para ser desguazados en Empalmador Grande.

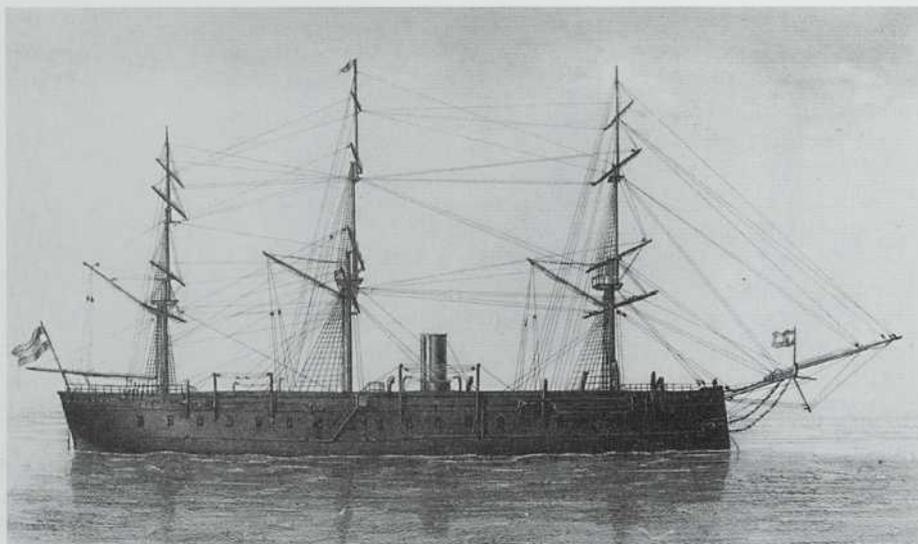
La *Sagunto*, ordenada en Ferrol como fragata de madera con el nombre de *Príncipe Don Alfonso*, fue más tarde transformada en blindada. Botada

Fragata *Sagunto*.

en 1859, con un desplazamiento que no llegaba a las 6.000 toneladas, alcanzó las 7.350 al ser blindada con chapas de 15 cm de hierro. Su máquina de vapor, a carbón, de 1.000 HP le permitía una velocidad de 12,5 nudos. Tenía recta su proa, sin espolón y dos paralelas chimeneas. Durante una corta temporada se llamó *Amadeo I*, pero enseguida recuperó su antiguo nombre. Tras la restauración fue repetidamente buque real de Alfonso XII por disponer de un amplio camarote. Fue dada de baja en 1891 y desguazada en Mallorca al año siguiente.

La *Zaragoza*, construida en Cartagena con casco de madera, fue transformada en blindada en este mismo arsenal mediante planchas de hierro de 12 cm. Llevaba una máquina de vapor de 800 HP, a carbón, construida en Londres, que le permitía una velocidad de 12,5 nudos, siendo su armamento de cuatro cañones Armstrong de 250 mm y 13 de 180 y 160 Pelliser. Ligada a Juan Bautista Topete y al destronamiento de Isabel II y a la proclamación de la República. Fue bastante viajera, pues dio varios viajes a Londres, Nueva York y La Habana, pasando más tarde a ser escuela de torpedistas, sustituyendo al vapor *Tornado*, fue desguazada en 1896.

La *Arapiles* fue una fragata de madera encargada a los astilleros ingleses Green, en Blackwall, y una vez entregada fue blindada, quedando con 5.468 toneladas, una eslora de 85,2 m, manga de 16,4, 7,8 de puntal y una protección máxima de 12 cm. Su máquina de vapor, a carbón, de 800 HP le dio en pruebas una velocidad de 13,5 nudos, que ya no repitió nunca más. De tres palos y



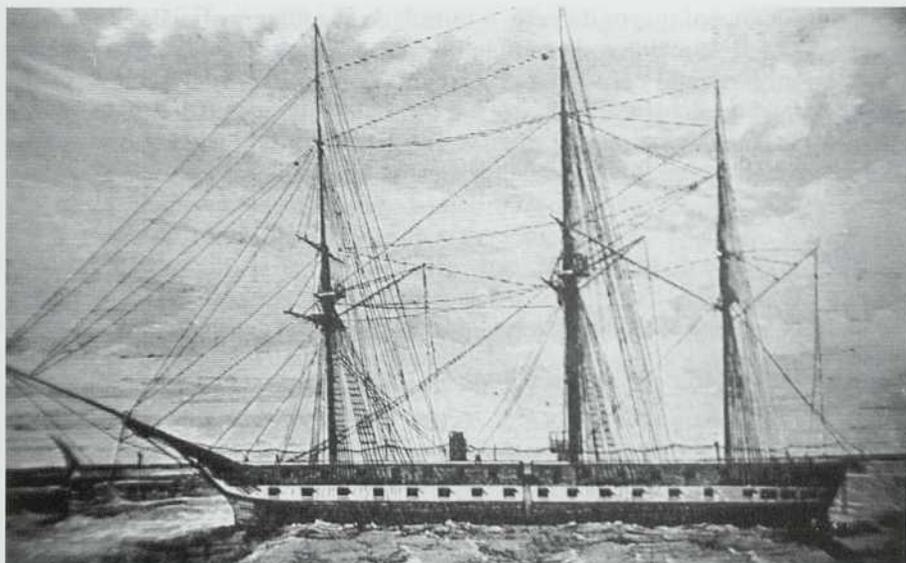
Fragata Arapiles.

una estrecha chimenea fue proyectada para llevar originalmente 30 cañones de 200 mm en batería, pero en 1868 llevaba dos de 250, 14 de 200 y uno más en el castillo de proa. Muy mal parada y descuidada acabó su vida transformada en batería flotante para la defensa de Cartagena. Parece que fue dada de baja en 1883.

Finalmente, la *Resolución* era una fragata de madera del plan Molins, encargada con el nombre de *Nuestra Señora del Patrocinio*, que comúnmente era llamada *Patrocinio*, siendo la tercera de tres fragatas iguales —las otras dos creo que eran la *Carmen* y la *Triunfo*— que desplazaban sólo 3.302 toneladas. Botada el 18 de septiembre de 1861 en Ferrol, incomprensiblemente alguien decidió que fuera transformada en blindada a pesar de que había otras mucho más dignas de serlo por sus mejores características, poniéndole planchas de hierro de 12 cm a lo largo de su línea de flotación, conservando su máquina de vapor de 500 HP, patente Penn, que le daba una velocidad de 10 nudos.

Destinada a una misión científica en el Pacífico, parece ser que solamente iba armada con seis piezas, a pesar de lo cual se incorporó a la escuadra que allí combatía contra las repúblicas sudamericanas. Terminada esta guerra regresó penosamente a España en compañía de las demás naves de aquella escuadra, donde se le cambió su nombre por el de *Méndez Núñez*.

Además de estas siete fragatas blindadas la Marina disponía de otros buques protegidos, pues tales eran los dos monitores *Puigcerdá* y *Duque de*



Fragata *Resolución*, más tarde *Méndez Núñez*.

Tetuán, y estaban también ligeramente blindadas las fragatillas a vapor *Aragón*, *Castilla* y *Navarra*, convertidas más tarde en cruceros de segunda clase, pero como nada tiene que ver ni por sus características ni por su historia con las fragatas blindadas aquí reseñadas, dejo su estudio, si ha lugar, para otra ocasión.

La Armada española de entonces contaba con más de dos centenares de barcos, entre ellos estas siete fragatas blindadas, aún en construcción, que, cuando se incorporasen iban a situarla en un quinto lugar entre las potencias marítimas europeas, junto a las 20 que tendría Inglaterra, las 17 de Francia, las 15 de Italia y las ocho del Imperio Austro-Húngaro. Disponía además de dos navíos, 11 fragatas de madera a vapor, unas sesenta corbetas, goletas, vapores de hélice y de ruedas, y un centenar de barcos menores, cañoneros y patrulleros.

Aunque su organización no era muy buena y muchos arsenales y depósitos estaban exhaustos, esta Marina podía cubrir las necesidades de un imperio colonial tan dilatado como entonces poseíamos.

Pero su desorden y desorganización eran muy graves, viniendo este mal ya desde las alturas, pues debe recordarse que entre los años 1856 y 1873 habían regido nuestra Marina 53 ministros de Marina, que sólo en 1863 se habían sucedido seis y que uno de ellos había sido Severo Catalina, docto profesor de hebreo en la Universidad de Madrid, pero absolutamente lerdo en cuestiones navales.

Por otra parte, el mayor defecto, o virtud, de sus jefes y oficiales de entonces era el deseo de mejorar, de cambiar, de aprender, que los llevaba a la insubordinación, haciendo como una obligación, casi un deber, el sublevarse, lo que se extendía también al Ejército y a otras instituciones del Estado, y así, por ejemplo, fue un distinguido marino, Juan Bautista Topete, el que se sublevó para poner a Isabel II camino del destierro.

Pronunciamiento de la Marina

A tal fin acudieron a Cádiz las fragatas de guerra *Zaragoza*, *Tetuán*, *Villa de Madrid* y *Lealtad*; los vapores *Ferrol*, *Vulcano* e *Isabel II*; las goletas *Edetana*, *Santa Lucía*, *Concordia* y *Ligera*, y los transportes urca *Santa María* y vapor de guerra *Tornado*, y con ellos jefes como Topete, Malcampo, Barcáiztegui, Arias, los Guerra, Uriarte, Montojo, Pardo, Pílon, Pastor, Castro..., llevando la voz cantante Topete, que esperaron la llegada de los generales comprometidos y principalmente la del general Prim, que llegó el primero en el vapor *Delta* disfrazado de ayuda de cámara, y más tarde la de los políticos Sagasta, Ruiz Zorrilla y Paul Angulo, dedicándose todos ellos a darse mutuamente explicaciones sobre la lucha que habían tenido para decidirse a ser infieles a la reina, pero que los había vencido su amor a la patria. Tras una serie de titubeos y una campaña que terminó en la batalla de Alcolea (1868), Isabel II fue vencida y tuvo que exiliarse.

Reinado de Amadeo de Saboya

Sustituida esta reina por Amadeo de Savoya, tercer hijo de Víctor Manuel II, rey de Italia, ya se produjo en nombre de la República una sublevación en Ferrol, siendo la primera vez que una bandera roja se enarbolaba en un barco español, y ante la pasividad del jefe de este Departamento los amotinados se apoderaron de varios de los barcos allí fondeados. Pero faltos de apoyo de la población, aunque se lo habían pedido calurosamente, esta sublevación se fue diluyendo hasta quedar en nada y los en ella implicados fueron huyendo de los barcos en cuanto se hizo de noche, y aunque se detuvo a un millar de ellos y algunos llegaron a ser procesados, como no se les castigó lo único que se logró fue dejar maltrecho el principio de autoridad.

La Primera República

Amadeo I renunció pronto a ser rey de España y regresó a su país en 1873, siendo entonces proclamada la República, lo que causó sensación en un país

tan monárquico como España. Este régimen, que en muchos aspectos era superior a nuestra absolutista monarquía, fue en general acogido con alegría, especialmente en Cartagena y Cádiz, ciudades ambas con fama de «bullangueras», en la última de las cuales su alcalde lo anunció gozosamente al pueblo desde el balcón del Ayuntamiento, haciéndose su proclamación mediante una especie de procesión cívica en la que, además de las corporaciones de la ciudad y las militares, desfilaron grupos de niñas engalanadas, un buen golpe de matronas disfrazadas de «República», con gorros frigos y sayo, y ya apareció la bandera tricolor formada por la marinería, con cintas rojas los de la *Almansa*, otras amarillas los del arsenal y moradas los de la *Vitoria*.

Pero pronto surgió la espinosa cuestión de decidir si esta república iba a ser unitaria o federal, cuestión que presidió el tinglado político de aquellos años, pues desató las diferencias entre los españoles con triunfo de los que deseaban ver una república federal, que hizo que España se llenara de cantones.

El cantón de Cartagena

Este cantón, el más importante y más diferente de los que se sucedían en España, puede decirse que fue urdido por los prohombres cantonalistas para conseguir su proclamación, aunque posiblemente inspirado por el inconformista diputado Antonio Gálvez, que en él se encontraba.

Son muchas las versiones que sobre su proclamación se han dado, lo que ha creado mucha confusión por no coincidir ni los datos ni los nombres, según los diferentes autores.

Aprovechando que se turnaban para guarnecer a Cartagena voluntarios de signo contrario —centralistas y federalistas—, el 12 de julio de 1873 Gálvez no permitió que entraran en la ciudad los federales y subió con sus hombres al castillo de Galeas —que domina la ciudad y los barcos surtos en el puerto— y disparó desde él un cañonazo que fue la señal para que otros de sus correligionarios, entre ellos el general



Antonio Gálvez, alma del levantamiento en Cartagena.



El general Juan Contreras, jefe de la escuadra del Cantón de Cartagena.

Contreras, entrara en la ciudad, declarando entonces el Cantón Independiente de Cartagena, cuyo primer presidente fue Gálvez, encargándose Contreras de su defensa, para lo que reunió cuantos defensores pudo y ocupó los barcos fondeados en el puerto, cuyos tripulante debían estar previamente comprometidos. Se trataba de los siguientes: fragatas blindadas *Numancia* y *Vitoria* (que eran las dos mejores), además de la *Tetuán* y la *Méndez Núñez*, las de madera *Almansa* y *Ferrolana*, los vapores *Vigilante* y *Fernando el Católico* (cuyo nombre de católico no les debió de gustar, cambiándolo por el de *Despertador del Cantón*, con más nombre de reloj que de barco) y algún otro más, con los que muy pronto realizaron expediciones contra los pueblos cercanos.

Cartagena, ya sólidamente en sus manos, era, sin duda, la más impor-

tante ciudad-fuerte de España, densamente guarnecida y artillada, y más aún como ahora contaba con los principales barcos de nuestra Marina, y la colaboración de la escuadra compuesta por nuestros mejores barcos, recién reseñados.

Se dio, pues, la curiosa circunstancia de que era ella sola más fuerte que todo el resto de la nación, que estaba además debilitada por otros pronunciamientos y haber rebrotado la guerra carlista. Pero este cantón debía de ser ineludiblemente vencido por el gobierno de Madrid, aunque sólo fuera para mantener su prestigio, lo que era difícil porque no disponía de fuerzas para hacerlo. Mas para intentarlo decidió emprender las dos siguientes acciones casi simultáneas:

- Terminar, como fuera, con todas las sublevaciones que inundaban España, y una vez conseguido esto intentar reunir un ejército que, al mando de un general de confianza, se presentase ante Cartagena y la sitiase por tierra.
- Ordenar al almirante Miguel Lobo Malagamba, que se encontraba con permiso tomando las aguas en el balneario de Chiclana (1873), que se ocupara de reunir una escuadra para bloquear por mar a Cartagena.

Lobo se trasladó a Algeciras y embarcó en el vaporcito *Alerta*, logró un empréstito de los comerciantes de Gibraltar y ascendiendo por el Guadalquivir se puso en contacto con el ejército de Andalucía del general Manuel Pavía que, tras dejar solucionada la situación en Sevilla, se dirigió a Cádiz el 5 de agosto para eliminar este cantón gaditano. Pero ya se le había anticipado el almirante Lobo desbaratando aquel cantón, por lo que fue nombrado comandante de la escuadra del Mediterráneo (11 de agosto de 1873) que estaba formando con los barcos encontrados en Cádiz: los vapores de ruedas *Ciudad de Cádiz* (ex *Isabel II*), de 1.600 toneladas y 16 cañones; *Ulloa*, de 150 toneladas y dos roñosos cañones; *Colón*, de 850 toneladas y seis cañones, y la goleta *Prosperidad*, de dos cañones, todos ellos de madera y bastante gastados; con ellos, lleno de ardor combativo, se presentó ante Cartagena pretendiendo bloquearla, lo que sólo debe de ser considerado como un tanteo dada su inferioridad, siendo rechazado por la poderosa artillería de esta ciudad, pero permaneciendo en aquellas aguas.

Entonces el Gobierno, comprendiendo que con esta fuerza no iba a poder vencer al cantón, declaró piratas a los barcos cantonales, pidiendo su detención a los barcos de las potencias extranjeras, mediante el siguiente decreto:

«Artículo 1.º Las tripulaciones de las fragatas de la Armada nacional, *Almansa*, *Vitoria* y *Méndez Núñez*, la del vapor *Fernando el Católico* y las de cualquier otro de los sublevados en el Departamento de Cartagena, serán considerados piratas al encontrárseles en los mares jurisdiccionales de España o fuera de ellos por fuerzas navales españolas o extranjeras, con arreglo a los artículos 4, 5 y 6, artículo 5, Tratado 5 de las Ordenanzas Generales de la Armada.

Artículo 2.º Los comandantes de los buques de guerra de las potencias amigas de España quedan autorizados para detener a los buques mencionados



Almirante Miguel Lobo Malagamba, comandante de la Flota Republicana.

en el artículo 1.º y juzgar a los individuos que las tripulan en concepto que el mismo expresa, reservándose el Gobierno español la propiedad de los buques, previas las correspondientes reclamaciones por vía diplomática.

Artículo 3.º Igualmente se declaran piratas cualquiera de los otros buques de la Armada nacional que, sin hallarse mandados por oficiales de la misma y en estado de insubordinación, se hagan a la mar desde cualquier puerto de la península.

Artículo 4.º El ministro de Marina queda encargado de cumplimentar este decreto y de comunicarlo al del Estado para conocimiento del Cuerpo Diplomático extranjero.

Madrid 20 de julio de 1873. El presidente del Gobierno de la República. El ministro de Marina Jacobo Oreiro.»

Los barcos extranjeros que estaban deseando intervenir se apresuraron a hacerlo y el vapor *Vigilante* fue apresado por la fragatilla alemana *Friedrich Karl*, que mandaba el comodoro Werner, y seguidamente lo fueron las fragatas *Vitoria* y *Almansa* por este mismo barco en colaboración con la fragata inglesa *Swifsure*.

Estos apresamientos eran difíciles de justificar, pues a pesar de que los usos navales de la época se prestan a las más diversas interpretaciones, la más corriente era la de aceptar que si los barcos se habían sublevado por motivos políticos sus tripulantes no debían ser tratados como piratas y ni ser detenidos.

El comodoro alemán justificó su acción alegando que los había apresado por tratarse de barcos de guerra que navegaban sin bandera conocida, ya que llevaban izada la bandera roja que no correspondía a ninguna nación legalmente reconocida.

Después de reunirse para cambiar impresiones, los gobiernos de Alemania, Inglaterra y Francia coincidieron en negarse a considerar piratas a los apresados, poniendo en libertad a sus tripulantes, pero no a los barcos, que quedaron retenidos en Escombreras, donde fondeaban habitualmente los neutrales.

Esta decisión sirvió de precedente en años venideros cuando se presentaron casos similares de barcos sublevados, principalmente en algunas revoluciones sudamericanas.

Cuando en Cartagena se conocieron estos apresamientos, la indignación fue muy grande y fue creciendo y, al ver que estaban tan cerca, entonces algunos exaltados, entre ellos Cárceles, propusieron ir a rescatarlos por la fuerza, aunque fuera preciso declarar la guerra a Alemania.

Esta proposición, que a primera vista parecía insensata, no lo era tanto si se tenía en cuenta el escaso poderío de Alemania en aquella época, la debilidad del *Friedrich Karl* con respecto a cualquiera de las fragatas cantonales y la reacción que pudiera surgir en otras naciones, sobre todo en Francia, que en aquellos momentos vería con simpatía cualquier acción que pusiera en dificultades a Alemania.

El 6 de agosto dos barcos cantonales zarparon hacia Escombreras y se aproximaron amenazadores al *Friedrich Karl*, cuyos marinos tuvieron que montar las bayonetas en sus fusiles para contener a los apresados de la *Vitoria*, quedando el comodoro alemán tan alarmado que, al día siguiente, se marchó con su barco, dejando a los apresados bajo la custodia de la flotilla inglesa, que mandaba el comodoro Yeberton.

Las misteriosas misiones del capitán de navío Pascual Cervera

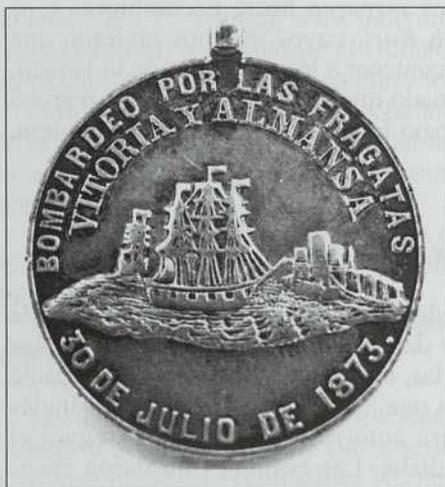
Mientras tanto el almirante Lobo se desesperaba por no poder hacer nada ante su escasez de barcos, y al enterarse del apresamiento de las dos fragatas cantonales concibió la idea de recuperarlas, enviando a Madrid a su ayudante el capitán de navío Pascual Cervera para que hiciera ante el embajador inglés en Madrid las gestiones necesarias para autorizar que se las entregara el comandante inglés que ahora las custodiaba. Las gestiones quedaron encomendadas al diplomático Antonio Millán Cano, que por lo visto estaba en muy buenas relaciones con los ingleses.

Era por entonces comandante de esta flotilla en Escombreras el comodoro Yeberton. Pero para proseguir esta gestión cualquier barco español que quisiera ir a verlo tendría que pasar ante los cañones de Cartagena, dada su inmediata proximidad. Como esta visita era tan importante, el capitán de navío Pascual Cervera se encargó de organizarlo, y metió a Millán Cano en la goleta *Prosperidad* que, someramente disfrazada y llevando bandera francesa, pudo llegar a Escombreras sin ninguna dificultad y transbordarlo al buque británico para que finalizara sus gestiones. Dieron éstas el fruto deseado, pues éste accedió a su petición ordenando que las fragatas apresadas fueran a Gibraltar al mediodía del 1 de septiembre, custodiadas por tres navíos ingleses, donde fueron entregadas el 26 del mismo mes al almirante Lobo y la tripulación que con él había venido.

Las acciones navales de octubre

Incorporados estos barcos a Lobo, pudo éste contar al menos con una fragata blindada, la *Vitoria*, y con las de madera *Almansa*, *Carmen* y *Navas de Tolosa*, los vapores de ruedas *Colón* y *Ciudad de Cádiz* y las corbetas de hélice *Diana* y *Prosperidad*.

Esta escuadra seguía siendo inferior a la cantonal que, a pesar de sus pérdidas, contaba con las tres blindadas *Numancia*, *Tetuán* y *Méndez Núñez* y el vapor de ruedas *Despertador del Cantón*. Sin embargo, el ardor combativo del almirante Lobo le hizo presentarse ante Cartagena dispuesto a aprovechar cualquier situación propicia que se le pudiera presentar.



Medalla. Bombardeo de Almería por las fragatas *Almansa* y *Vitoria* el 30 de julio de 1873.

El 11 de octubre salió a su encuentro la flota cantonal, mandada por el general Contreras, quien bastante falto de conocimientos navales había dispuesto que sus barcos adoptasen una formación en cuña, pero tan separados unos de otros que no podrían ayudarse entre sí, si lo precisaban, es decir, en la forma más desfavorable en que podrían ser empleados.

Cuando Lobo vio la formación en que venían, al darse cuenta de las ventajas que de ella podía obtener, y que con la fragata *Vitoria*, que era uno de los pocos barcos que conservaba intacta toda su velocidad, podría atacarlos de uno en uno, por lo menos en plan de igualdad, y en

rápida maniobra se lanzó contra el más cercano que era la *Numancia*, insignia de Contreras, con tal ímpetu que cuando éste vio que se le venía encima, tras cambiar una salva con ella, dio enseguida media vuelta y huyó a toda máquina hacia Cartagena.

Entonces Lobo, con su fragata, cayó sobre la *Méndez Núñez* con la intención de abordarla, lo que no pudo conseguir por interponerse la fragata francesa *Semiramis*, que le obligó a desviarse para no chocar con ella, perdiendo así su ventajosa posición. La acción del barco francés, intencionada o no, sin duda salvó al barco cantonal.

Aún pudo Lobo atacar a la tercera fragata adversaria, la *Tetuán*, pero ésta, muy bien conducida y pegándose audazmente a la costa, aun a riesgo de embarrancar, pudo esquivar su ataque.

Sin embargo, Lobo, en un parte que dirigió a su Gobierno, se jactó de que podía haberla hundido también o al menos obligarla a embarrancar, pero que no quiso hacerlo «por ser una fragata que en su día podría ser de gran utilidad para la defensa de la honra e intereses de la patria».

La flota cantonal sufrió en esta acción 13 muertos y 49 heridos, pero, según el parte de Lobo, tanto la *Méndez Núñez* como la *Tetuán* tuvieron averías, sobre todo esta última que quedó inmóvil, viéndose cómo salía humo de uno de sus costados, pero estas averías debieron ser poco importantes puesto que dos días más tarde se encontraba de nuevo en el mar.

La escuadra de Lobo también sufrió algunas bajas: la *Almansa* recibió seis impactos sin consecuencias y el *Ciudad de Cádiz* resultó averiado en una de sus ruedas.

Todos los barcos cantonales entraron en Cartagena, donde fue agriamente recriminado Contreras por haber huido tan pronto con su fragata, e incluso se quiso arrastrar por las calles a José Solano, el marino mercante que mandaba la *Numancia*. En cambio se celebró como una proeza la huida de la *Tetuán* que, al mando del contrabandista Alberto Colao, había conseguido burlar a los buques enemigos.

Parece ser que el verdadero nombre de Colao era el de Nicolás Constantini, un marino natural de Alicante que se había enriquecido comerciando con los puertos africanos, por lo que tenía fama de contrabandista. Su popularidad, que ya era grande, aumentó considerablemente a partir de entonces, acabando por recibir el mando de toda la flota cantonal.

El 13 de octubre salieron de nuevo a la mar las fragatas cartageneras en demanda de las gubernamentales, debiendo recordarse como dato curioso que las acompañaba el remolcador *Buenaventura*, transformado en buque hospital por el jefe local de la Cruz Roja Antonio Bonmatí, siendo ésta la primera vez que era utilizado un barco en tarea tan humanitaria.

Las mandaba ahora Alberto Colao, mucho más conocedor de cuestiones maríneas que el inepto general Contreras, que comprendió que si mantenía agrupadas a sus blindadas, apoyándose unas en otras, nada tenía que temer la *Vitoria* y los demás barcos del almirante Lobo. Por eso, en la siguiente salida lo hizo en línea de fila, pero lo más juntas posible, ante lo que Lobo no pudo hacer otra cosa que retirarse, terminando por abandonar las aguas de Cartagena y poner rumbo a Gibraltar.

El almirante Lobo siempre alabó la forma que fue conducida la flota cantonal cuando la mandaba Colao, escribiendo así en uno de los partes que mandó a su Gobierno: «En cuanto vimos salir a las primeras fragatas nos pusimos al norte-sur de Escombreras, a más de 16 millas, al objeto de enmarcarlas lo más posible si nos atacaban. A eso de las dos menos cuarto pronunciaron su movimiento hacia nosotros en una línea suavemente cerrada, sometiendo la *Numancia* su andar al de las otras fragatas, dando con ello una prueba evidente de que venían conducidas por una dirección inteligente, militarmente hablando. Visto lo cual hice formar una línea, y luego que estuvimos a una regular distancia forcé máquinas en vuelta hacia fuera para ver si conseguía separarlas y que quedaran aisladas una o dos de ellas y poder atacarlas así con ventaja, pues de hacerla en el orden que venían todo estaba de su parte, dada la clase de sus buques. Después de dos horas de navegar así, dado mi invariable propósito de no aceptar combate sino en forma conveniente a la clase de las fuerzas a mi mando —como había ocurrido el día 11—, desistieron de seguirme y se dirigieron al puerto en perfecto orden, pero sin entrar en él, prosiguiendo por cerca de la costa hasta el cabo de Palos. Seguí sus movimientos, pero siempre amenazado de un combate en posición sin ventaja para mí, he decidido volver a Gibraltar a esperar órdenes de Vuestra Excelencia».

El que se marcharan a Gibraltar representó que había desaparecido el bloqueo de Cartagena, lo que fue acogido con gran entusiasmo en esta ciudad. Por su parte, el Gobierno, aunque más tarde aceptó los motivos de Lobo, le quitó el mando encomendándolo al contralmirante Nicolás Chicharro.

Como consecuencia de esta retirada, el Mediterráneo quedó dominado por los cantonales, que reanudaron sus incursiones. El 17 de octubre mandaron sus barcos a Valencia, donde apresaron cuatro barcos, no vacilando en los próximos días de presentarse ante Calpe y apoderarse, en otra ocasión, de cuanto había en los almacenes que el Gobierno había establecido en Portman, no lejos de Cartagena.

El fin del cantón

Aunque dueña del mar, Cartagena, tenazmente sitiada por Martínez Campos que había recibido refuerzos, entre ellos siete morteros de sitio y 15 cañones, tenía sus días contados. Además la escuadra gubernamental, reforzada de nuevo con la *Zaragoza*, se presentó ante Cartagena, coincidiendo ello con una serie de desgracias que se cebaron en los cantonales al perder su vapor de ruedas el *Despertador del Cantón*, abordado por la *Numancia*, y a la fragata *Tetuán*, incendiada en el puerto, según rumores por uno de sus fogoneros —Ricardo Yuste— que se había vendido al enemigo, uniéndose a ello la traición de algunos de sus hombres que entregaron el castillo de la Atalaya.

Ante tales adversidades cundió la desmoralización, se reunió la Junta Revolucionaria el 11 de febrero y pidió la capitulación, y los gubernamentales ocuparon, por fin, Cartagena.

La *Numancia*, conducida por Colao, pudo burlar el bloqueo y escapar, aunque Comin Colomer supone que si lo consiguió fue porque llevaba izada la bandera masónica. En ella huyeron 1.678 cantonales, entre los que se encontraban Contreras y Ferrer, los diputados Gálvez y Arans, los «activistas» Cárceles, Eduarte y Corbacho, 16 jefes y oficiales del Ejército, 480 marineros, 248 soldados, 556 voluntarios, 492 ex presos sacados de la cárcel y 44 mujeres y niños. Un barco bien repleto.

La fragata entró en Mazalquivir el 13 de enero y, tras ser internada su tripulación y viajeros, fue entregada al Gobierno español tres días después.

