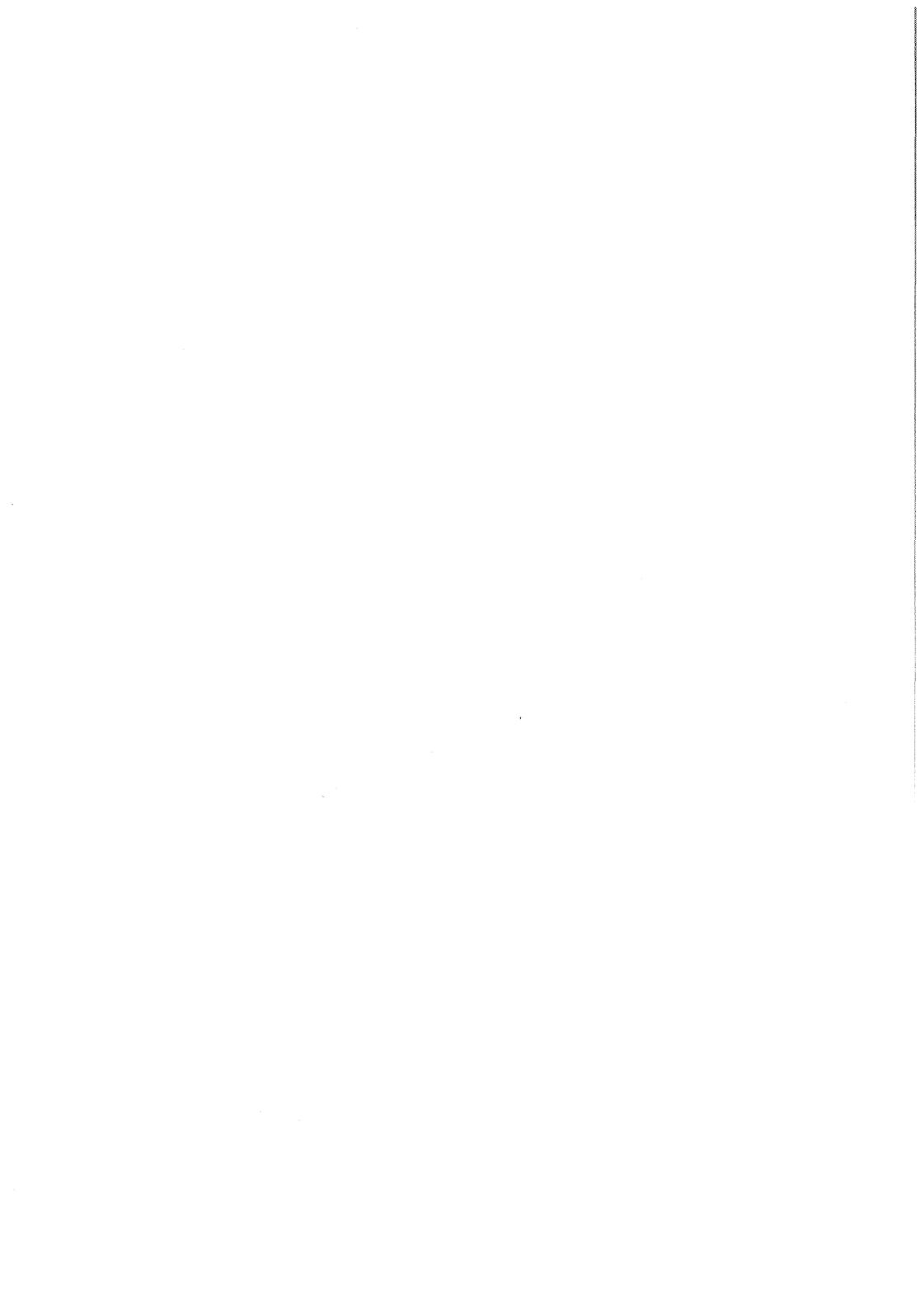




Manuel Fraga Iribarne

MÉNDEZ NÚÑEZ

26 de Febrero de 1997



En el momento de iniciar una nueva etapa de la Cátedra Jorge Juan, ha sido fácil elegir el tema sobre el que disertar, ya que pocos personajes históricos pueden ser más adecuados para este fin que Méndez Núñez, a un tiempo marino y gallego universal.

Cuando el 1 de julio de 1824 nace en Vigo D. Casto Méndez Núñez, España se halla inmersa en la reacción posterior al Trienio Liberal, el llamado «terror blanco», es decir, la reacción antiliberal. Los cuadros del ejército tendrán un gran protagonismo merced al triunfo en su seno de las tendencias conciliadoras, cuyo fin último era la instauración de una monarquía «temperada» y «constitucional».

Eran malos tiempos, especialmente para la Armada, que se hallaba poco menos que abandonada e inmersa en un angustioso déficit económico, material y humano. A ello ayudó no poco el desinterés de Fernando VII por la Marina (los ejemplos de ello son numerosos) y los resultados serán catastróficos. Don Luis María de Salazar, vuelto al ministerio de Marina, intenta una reforma en profundidad (supresión de las Compañías de Guardiamarinas de Cartagena y Ferrol, establecimiento del centro de estudios en Cádiz, limitación de la Armada a sus funciones específicas, creación del Cuerpo de Constructores Navales, reforma y centralización de los arsenales).

les), pero sus medidas serán impopulares y los medios escasos. Baste recordar que en esta década España perderá sus colonias de ultramar, con la sola excepción de Cuba y Puerto Rico. Así, pues, en 1834, tres meses después de la muerte del rey, la marina contaba con 35 buques operativos de los 228 con los que tenía en 1808 y se adeudaban a la Marina más de 314 millones de reales. El panorama era desolador.

Es esta la marina que encontrará Méndez Núñez, a la que se incorpora tras los preceptivos estudios que realiza en Vigo en la Escuela de Náutica desde 1834, y la superación del examen previo, con el empleo de guardiamarina. A bordo del bergantín «Nervión», participa en las labores de vigilancia de la costa cantábrica, para impedir el abastecimiento de armas por los insurgentes carlistas, algo que fue fundamental para el buen desarrollo de las operaciones terrestres, y que fue factible gracias al hecho de que la Marina permaneció en su totalidad fiel a la Corona. La vida a bordo transcurría entre las horas de guardia, los ejercicios diarios y el estudio nocturno que le habilitaría para el examen de alférez de navío.

Esta rutina fue rota a fines de 1842 por el viaje que el bergantín realiza a Fernando Poo, donde lo meritorio de su actitud y trabajo le hacen beneficiario de una reducción de un año de los seis que exigía el reglamento para el ascenso a alférez de navío. De regreso a la Península en 1844 toca puerto en Cartagena y en Cádiz, y poco después vuelve a las costas del Cantábrico, ascendiendo a guardia marina de primera.

Después de unos meses en el vapor «Isabel II», en 1846 asciende a alférez de navío y embarca en el bergantín «Volador», en el cual realiza su primera travesía transoceánica rumbo a Montevideo. En el «Volador» será el encargado de la instrucción de los guardias marinas, y podemos imaginar lo difícil de su trabajo en unos momentos en que las Ordenanzas no eran precisamente el marco de referencia a la hora de conceder ascensos, en una España inmersa en pronunciamientos y traiciones, que casi siempre eran coronados por la concesión de grados. Por ello adquieren relieve las palabras pronunciadas por Méndez Núñez ante la pregunta de un guardia marina sobre el valor de las Ordenanzas:

«Las Ordenanzas son un Código militar, y no político; el militar que se mete en política infringe las Ordenanzas, y de esa

primera infracción se deducen los demás desacatos: los institutos militares se crearon para defender a las naciones, no para oprimirlas, y el soldado que respete su honra respetará, también, las Ordenanzas, porque es cobardía esgrimir, en busca de la particular conveniencia o el propio medro, armas que le entregaron para otros fines».

De regreso a España participa en la expedición militar de 1849 en auxilio de Pío IX, que tras la proclamación de la república italiana había sido despojado de sus poderes, empresa que le valdrá la cruz y la medalla del mencionado pontífice. En 1850 se incorpora en Málaga a la división de instrucción con la cual cruzará incansable las costas del Levante hasta que es ascendido a teniente de navío, grado con el que toma el mando de la goleta «Cruz». Su cometido era el de vigilar las costas del Estrecho para impedir el contrabando de armas. Poco después, el capitán general del Departamento de Cádiz, D. Casimiro Vigodet, le encomienda la entrega en La Habana de correo oficial urgente.

A su regreso a España es nombrado oficial tercero del Ministerio de Marina, aprovechando sus escasos momentos de ocio para traducir la «Artilería Naval» del general inglés sir Howard Douglas, lo que le mereció el agradecimiento real. Enlazaba así Méndez Núñez con los mejores y más ilustres militares y marinos del siglo XVIII, a quienes se debe la traducción de las obras cumbre francesas, sobre todo, alemanas e inglesas sobre el Arte de la Guerra que pusieron las bases para el posterior resurgir de las armas españolas en dicho siglo.

Mientras tanto, la Reina Isabel había alcanzado la mayoría de edad entre la alegría de toda la nación. Méndez Núñez siempre le demostró la más viva simpatía y adhesión, ya que en ella veía todas las esperanzas del resurgir de la Armada. El tiempo le dio la razón, pues la Reina Isabel dio muestras siempre de un gran afecto a la Marina y aprovechó las ocasiones que se le presentaron para hacerlo patente. Será así como Méndez Núñez, que se había dirigido a Ferrol para ponerse al mando de la corbeta «Narváez», conoce a la Reina cuando ésta visita el Arsenal y el Astillero en 1858.

Dos años más tarde la «Narváez» toma rumbo a Filipinas con el objetivo de combatir a los piratas musulmanes que asolaban las costas del

archipiélago, así como sus tratos con los holandeses. Tras la captura de cinco embarcaciones, al mando del vapor «Jorge Juan», en agosto de 1860 en el archipiélago de Joló, asciende a capitán de fragata, obteniendo el mando de la División de las Fuerzas Sutiles de las Visayas compuesta por las goletas, la «Constancia» y la «Valiente». Sin dudarlo un instante se decidió a destruir la fortaleza que los mencionados piratas habían construido en la costa de Pagalugán (Río Grande de Mindanao), a pesar de hallarse perfectamente artillada y defendida. El proyecto consistía en un ataque conjunto de las fuerzas terrestres desembarcadas con el apoyo de la artillería de los buques. La operación estuvo a punto de fracasar de no mediar la temeraria acción de Méndez Núñez, que embiste con su barco la «Constancia», la fortaleza y utiliza la nave como puente de desembarco. Cuando amanece, la victoria es una realidad. Hay que mencionar que en esta acción se distinguieron marinos que luego ocuparían un lugar insigne en los anales de la Armada: el alférez de navío Pascual Cervera, el teniente de navío José Malcampo y el oficial Patricio Montojo. Su hazaña le valdrá a Méndez Núñez el ascenso a capitán de navío, si bien, en estos momentos, haciendo gala de su proverbial modestia, escribirá a sus padres:

«Esto nos hizo salir unos días de esta monotonía en que vivimos».

Vuelve a España para hacerse con el mando del vapor de ruedas «Isabel II» con el que sale rumbo a La Habana en noviembre de 1862. Durante los tres primeros meses del año siguiente ocupan sus días las travesías entre Matanzas y Cabo San Antonio, hasta que recibe la orden de dirigirse a Venezuela, donde había estallado una revolución (la flota venezolana se había sublevado en Puerto Cabello), y es comisionado para defender los intereses extranjeros. Su labor fue fundamental, siendo su buque la plataforma que el cuerpo diplomático empleará para dirigirse a Puerto Cabello. Regresa a Cuba, pero las noticias del alzamiento de Santo Domingo motivan su rápida salida. En Puerto Plata, y a la vista de lo crítico de la situación (la guarnición se halla sitiada), decide realizar un desembarco, a pesar de lo peligroso que resultaba para las características del «Isabel II» internarse en aquellas aguas, que concluye felizmente.

El cargo de director del Personal en el Ministerio de Marina le lleva de regreso a Madrid, empleo que le aleja físicamente del mar durante el año 1864, a finales de cuyo año se le encomienda el mando de la fragata blindada «Numancia», en la que sale de Cádiz el 4 de febrero.

La «Numancia» era un buque singular. Era el primer navío acorazado español y levantó gran expectación, sobre todo cuando se supo que se proponía dirigirse al Pacífico, pues estaba muy extendida la idea de que este tipo de buques eran poco marineros. Cuando, pasados los años, atraque de nuevo en la Península tras la primera circunnavegación realizada por un acorazado, es comprensible la admiración que suscitó en el mundo entero. Incluso el gobierno español hizo entrega de copias del diario de navegación a diversas cancillerías europeas.

En cuanto al objeto de esta misión al Pacífico, baste decir que el destino y sus méritos, habían puesto en sus manos la conclusión de una fase histórica que se inició, precisamente, poco después de nacer él. La batalla de Ayacucho fue el epílogo de la presencia de la Corona Española en Perú. Transcurrido casi medio siglo, España estaba decidida a zanjar lo que se consideraba una afrenta y Méndez Núñez será el artífice para que la Marina hispana recobre su prestigio y el respeto internacional.

Entre Perú y España no se había firmado todavía tratado alguno que reconociera el fin de las hostilidades o la independencia, la cual, si bien era un hecho, no lo era desde el punto de vista del Derecho. Teóricamente los dos países continuaban en guerra. Transcurridos ya varios años, Perú no podía aceptar tener que «solicitar» la independencia y, al mismo tiempo, España no podía tomar la iniciativa de ofrecerla, pero lo cierto es que la coexistencia pacífica era una realidad, hasta el punto de que en septiembre de 1853 se firmó en Madrid un Proyecto de paz y amistad entre España y Perú, que luego el Gobierno peruano no ratificó. Un segundo intento de solucionar esta cuestión tuvo lugar en 1859, sin un resultado definitivo. El problema estaba en que Perú no aceptaría jamás pago de la deuda ni con la devolución de los bienes incautados a los españoles.

Dos sucesos acaecidos en 1861 empeoraron la situación. La anexión de Santo Domingo y la expedición a México protagonizada por Francia, Inglaterra y España, fueron vistos en América con exageración más que evidente, como un intento de retorno al pasado por parte de la Corona Española.

El Gobierno decide entonces el envío de una escuadra al Pacífico, al mando de D. Luis Hernández Pinzón, integrada por las fragatas «Triunfo» y «Resolución» y las goletas «Vencedora» y «Covadonga». La escuadra parte en agosto de 1862 de Cádiz con órdenes terminantes de hacer respetar nuestros intereses. Llega a Perú, con una inesperada buena acogida a los españoles. Por eso, Pinzón prosigue rumbo a su destino, que era la ciudad de San Francisco. A su vuelta a Perú la situación había cambiado completamente. El asesinato de unos colonos vascos le obligan a exigir que se haga justicia, a lo que el Gobierno peruano responde con evasivas. El diplomático Salazar Mazarredo aconseja a Pinzón que en desagravio ocupe las Islas Chinchas. Pinzón le comunica que así lo hará si es el deseo de España, pero que precisa instrucciones concretas. Salazar viaja a España y a su regreso le indica que el Gobierno aprueba sus planes, lo cual era absolutamente falso. Así pues, las Chinchas son ocupadas sin mediar ultimátum alguno y esto fue el motivo de que Chile se decidiera a apoyar a Perú en su contencioso con España.

El Gobierno español refuerza la escuadra con las fragatas «Blanca», «Berenguela» y «Villa de Madrid» y la goleta «Vencedora», cuyo mando recae en D. José Manuel Pareja, tras dimitir Pinzón. Sólo se esperaba la llegada de la «Numancia» de Méndez Núñez y del vapor «Marqués de la Victoria». Perú no negociaba y España no aceptaba devolver las islas sin acuerdo previo. La situación se hallaba en un punto muerto, que Pareja rompe con el ultimátum de 48 horas que da al Gobierno peruano ante El Callao el 25 de enero de 1865. Surte efecto la medida y se firma el Tratado Vivanco-Pareja, en virtud del cual España recibiría tres millones de pesos, pero el Congreso peruano se niega a ratificarlo, lo que motiva que el Gobierno disuelva la Cámara y lo apruebe. Nuevos incidentes como la muerte del cabo Esteban Fradera a manos de habitantes de El Callao, motivan una nueva enérgica protesta de Pareja al Gobierno peruano y al mismo tiempo la goleta «Vencedora» es enviada a Chile para solicitar un desagravio por su actuación en el conflicto hispano-peruano.

La «Numancia» y Méndez Núñez llegan el 5 de mayo a El Callao, siendo ascendido a brigadier el 20 de junio en recompensa por la travesía realizada, convirtiéndose así en el segundo jefe de la flota.

Las instrucciones que Pareja recibe de Madrid son terminantes. Si Chile no accede a la reparación de los agravios cometidos, sus puertos han de ser bloqueados. Chile no transige y el 24 de septiembre de 1865 se procede al bloqueo, permaneciendo en El Callao la «Numancia» en previsión de una supuesta alianza de Perú con Chile, impidiendo así la salida de su flota. El bloqueo de Chile era más simbólico que otra cosa, ya que sin bases de apoyo y ante la magnitud de la extensión de costa a tener presente, los resultados serían previsiblemente nulos, con el agotamiento y el desabastecimiento de la escuadra. Se decide pues limitar el bloqueo a Caldera y Coquimbo, pero en el transcurso de la maniobra de concentración de las naves la «Covadonga» es apresada. Pareja se suicida, al tener conocimiento de lo ocurrido, el 28 de noviembre y Méndez Núñez pasa a ostentar el mando de la escuadra arbolando su insignia en el «Villa de Madrid».

Durante el bloqueo de Valparaíso recibe la noticia de que Perú y Chile se han aliado, así como de que Ecuador y Bolivia han declarado la guerra a España. Las operaciones ya no pueden dilatarse. La escuadra chileno-peruana no presenta batalla, muy al contrario la rehuye, lo que obliga a perseguirla sin cuartel. Finalmente, el 7 de febrero de 1866 la «Villa de Madrid» y la «Blanca» la localiza en Abtao, pero se resguarda del fuego en un punto inaccesible para las fragatas españolas. Entonces Méndez Núñez, dando de nuevo muestras de su valor, decide adentrarse con la «Numancia» y la «Blanca» en los esteros en que se esconde la flota aliada, pero a pesar del gran riesgo que esto supone, no logra su objetivo.

En consecuencia, y después de meditarlo mucho, no le quedó otro remedio que bombardear Valparaíso. Como diría él mismo «el bombardeo de Valparaíso sería un acto que reprobarían todas las naciones, y ocasionaría a España compromisos de tal magnitud, que dudo pudiese resolverme a ello sin una orden expresa de gobierno».

Tomada la decisión escribe a Bermúdez de Castro, Ministro de Estado en aquel momento, lo siguiente:

«Si desgraciadamente no consiguiese una paz honrosa para España, cumpliré las órdenes de V.E., destruyendo la ciudad de Valparaíso, aunque sea necesario para ello combatir antes con las escuadras inglesa y americana, aquí reunidas, y la de Su Majestad se

hundirá en estas aguas antes que volver a España deshonrada, cumpliendo así lo que Su Majestad, su Gobierno y el País desean; esto es: Primero Honra sin Marina, que Marina sin Honra.

Chile no acepta las condiciones que se le ofrecen, y el ultimátum expira. Ni las amenazas inglesas y norteamericanas arredran a Méndez Núñez. Ha recibido una orden y la va a cumplir, aunque sea una de las más amargas de su vida. Ante todo es un soldado y es el honor de su patria el que se halla en juego. Ya no es momento de palabras ni de retórica alguna. Sólo hace una última concesión: los edificios públicos y las instituciones benéficas no recibirán impacto alguno, si ondea sobre ellos una bandera blanca. El 31 de marzo de 1866, entre las nueve y media y las doce, se realiza el bombardeo de Valparaíso.

El 25 de abril la escuadra fondea en la bahía de El Callao, junto a la isla de San Lorenzo. El Callao se hallaba protegido por fortalezas artilladas con baterías integradas por los cañones más avanzados tecnológicamente del momento (los «Armstrong» y los «Blakely»). Las expectativas del desenlace no son muy favorables a la escuadra española e incluso algunos oficiales dudan de lo acertado del objetivo. Pero Méndez Núñez está decidido. Más aún, se desecha la posibilidad de concentrar toda la artillería en un punto cogiendo a las baterías entre dos fuegos para proseguir a continuación con los restantes enclaves fortificados, así como iniciar el ataque en el punto mejor defendido (el sur), para proceder acto seguido contra el puerto y la ciudad.

El 27 de abril Méndez Núñez notifica al cuerpo diplomático de Lima que El Callao será atacado de no mediar una modificación en la actitud de Perú. Transcurren los días y amanece el 2 de Mayo, fecha en que expiraba el plazo. A las once y media la «Numancia» da la orden de «zafarrancho de combate» y de «empezar el movimiento». Hacia el sur se dirigen la «Numancia», la «Blanca» y la «Resolución»; hacia el norte la «Berenguela» y la «Villa de Madrid»; en el centro se sitúan la «Almansa» y la «Vencedora». Durante la refriega los barcos «se acercaron tanto [a los fuertes], que alguno de ellos tocó en el fondo y estuvo en peligro de encallar». Cuando las piezas enemigas activas se reducían a media docena, ante el próximo anochecer, se ordena la retirada. Las bajas españolas ascendieron a 194, de

las cuales 43 muertos; por parte peruana los fallecidos (las fuentes discrepan) debieron oscilar entre 200 y 350.

Fue una jornada llena de heroicidades, y no la menor la temeridad de Méndez Núñez de dirigir el combate sin protegerse en una torreta, lo que le valió ser herido, y ante la pérdida de sangre, hizo saber su voluntad de que la batalla debía proseguir y que debía guardarse silencio sobre sus heridas. Es muy conocido, por otra parte, el hecho de que el día anterior al ataque, al recibir la notificación del Gobierno de que la Escuadra ha de regresar inmediatamente, respondió a su comunicante: «Convengamos que usted llegó pasado mañana». No desobedecía una orden directa, puesto que el Gobierno no era consciente de la situación real en ese momento. El Callao es «un triunfo de la logística», y vino a romper una dinámica «transformando una escuadra española tradicionalmente bloqueada en bloqueadora, de pasiva en activa, de amarrada en puerto al incesante navegar».

De todos es conocido cómo se celebró en España la victoria, la felicitación manuscrita que Isabel II envía a Méndez Núñez, los discursos parlamentarios, las glosas poéticas, los relatos periodísticos, las celebraciones populares. Méndez Núñez es elevado a la categoría de héroe nacional y «la Marina fue la institución más popular de España; hablar de ella era hablar de lo más alto, de lo supremo, de lo indiscutible...».

Había dado muestras sobradas de su talento como jefe militar y la Corona le encomienda un nuevo servicio y es nombrado ministro plenipotenciario con el objeto de concluir la paz con las repúblicas americanas, al tiempo que se despedía de la «Numancia» que partía rumbo a Filipinas, y que la escuadra regresaba a la Península, excepción hecha de la «Almansa» donde instala su insignia.

La España que Méndez Núñez había dejado se hallaba inmersa en una hoguera de las vanidades que le harán escribir desde Montevideo a un amigo en 1868:

«A mí se me podrá mortificar, se me podrá maltratar, se me podrá faltar a la consideración a que acaso podría alegar algún derecho, pero mis convicciones no ceden ante ningún interés propio, y firme en la conciencia del cumplimiento de mis deberes y con fe en el porvenir, no hay ni puede haber ninguna consideración per-

sonal que me haga desviar de la senda de los principios de honradez que mis padres me enseñaron y de los que me imponen mi empleo y uniforme. Sé perfectamente cuáles son las consecuencias de esta conducta en los actuales tiempos, pero esto es para mí de poca o de ninguna importancia. No me importa ser pobre, y si algún día llegó a tener hijos y no pueden ser doctores, procuraré que sean zapateros, pero zapateros hombres de bien».

Al solicitar el regreso a la Península, se le niega. En España se está fraguando la Revolución de Septiembre de 1868 y se le teme, máxime cuando en esta ocasión es la Marina, por primera vez, la que va a alzar la voz. Saben que él es leal a la Reina, y que es insobornable, que no aceptará ascensos como pago al silencio. Imaginemos su rostro al leer la carta que en octubre de 1868 le envía desde Cádiz Juan Bautista Topete, que había servido bajo sus órdenes en el Pacífico al mando de la «Blanca», ya ministro de Marina, y cabecilla de la Revolución:

«Como verá usted en mis manifiestos, tanto a Cádiz como a la Marina, doy a usted el puesto que le corresponde, y tan sólo en su representación he creído deber ponerme al frente del Cuerpo. (...) Designado ya para ministro de Marina, la primera orden que firmaré a mi llegada a Madrid será el regreso de usted a la Península, para ponerlo al frente del Almirantazgo que debe regir la Marina. (...) Mucha, muchísima falta nos hace usted».

Finalmente, regresa a España a bordo de la fragata «Navas de Tolosa» en diciembre de 1868. Todos desean que se integre en su grupo o facción, dando muestras de que no le conocían y el Gobierno le asciende a Vicealmirante, pero renuncia de una manera contundente:

«(...) para que pueda ser útil a mi Patria y al cuerpo de la Armada, no es indispensable la concesión de un empleo que sólo desearía obtener cuando nuevos servicios prestados al país me hicieran digno de él, no solamente en concepto del Gobierno, sino también de la opinión pública y en el mío propio».

Aceptó la dirección del Almirantazgo, pero lo hizo por la sencilla razón de que deseaba ardientemente una regeneración de la Armada y consideró que desde ese puesto podría lograrlo con mayores posibilidades. Lamentablemente, la muerte le sorprende con una inusitada rapidez. Sintiéndose enfermo decide volver a Pontevedra, donde fallece el 21 de agosto de 1869.

Su cuerpo recibe sepultura en Pontevedra, pero la familia, ante la disputa entre las ciudades de Pontevedra y Vigo, decide enterrarlo en el panteón familiar de Moaña, donde descansa hasta que Alfonso XII decreta su traslado al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando.

Méndez Núñez es un modelo, y como tal un referente, no ya sólo para la Armada a la que dedicó su vida, sino para todos aquellos que creemos que el deber está por encima de las conveniencias personales, y que los sacrificios por el bien común, son los que realmente valen la pena y, al final, perduran. Más allá de sus victorias navales (Pagalugán, Abtao, Valparaíso, Callao), de sus logros diplomáticos (Venezuela), de sus anhelos de reforma de la Armada, o de su amor a la Patria, la vida de Méndez Núñez es un estímulo para todos y ello por el simple hecho de que su trayectoria se fraguó alrededor las ideas inquebrantables del honor y el deber.