

# D. MIGUEL LOBO MALAGAMBA

## Apuntes para una biografía

Antonio de la VEGA BLASCO  
Capitán de Fragata - Investigador Naval

El futuro contralmirante Lobo nació en esta muy marinera y salina, ciudad de San Fernando el 26 de noviembre de 1821. Su ambiente familiar le conducía casi inexorablemente a hacer carrera en la Armada. Su padre, D. Manuel Lobo Campo, marino, ascenderá a brigadier el año 1826; había ingresado en 1784, Caballero de Alcántara (1802), había nacido en Jalapa, Méjico, cuando aquel reino se llamaba Nueva España.

Consignemos que los abuelos, y bisabuelos paternos de nuestro reseñado, habían nacido en Cádiz y en Génova respectivamente. Lobo es apellido de origen asturiano, del concejo del Aller y Campo, castellano de la Tierra de Campos en Valladolid.

Su tío Rafael Lobo Campo, guardamarina en 1792, llegó a capitán de navío antes de fallecer en la ciudad de su nacimiento, Cádiz, en 1816. Su principal colaboración a la historia patria, entre otras no menos importantes, fue el encontrar transportes con los que traer a España, el año 1808, al ejército del Marqués de la Romana que estaba con engaños en Dinamarca, todo ello naturalmente con la protección de la marina inglesa. Había pasado a Londres como diputado de la Junta de Sevilla, en aquellos tiempos en los que cada pueblo y cada provincia o reino se organizó como pudo contra el invasor francés.

La madre, Dña. Juana Malagamba Guarderas, era natural de Cádiz, nacida en 1783 y sus abuelos maternos, Carlos Malagamba Vallarino, natural de Génova y María Juana Guarderas, nacida en Lucena.

Su propio hermano mayor, Ramón José, había sido nombrado guardamarina cinco años antes de que lo alcance Miguel, que lo hizo, tras los exámenes de estudios elementales, en el Departamento de Cádiz, el año 1835, el 26 de mayo. Un ejemplo más el de su hermano. Embarca inmediatamente durante un mes y once días en la Barca n.º 8, siendo su Comandante D. Manuel Bustillo.

Como marco político general diremos que Fernando VII había fallecido en 1833, terminando con él la llamada "década ominosa" e iniciándose la primera guerra carlista en lucha por el trono. La viuda de Fernando VII, María Cristina de Borbón, es nombrada regente hasta la mayoría de edad de la ya reina Isabel II. Frente al absolutismo, parecía que la monarquía buscaba el apoyo de los liberales.

Conocido su entorno familia, pasemos a la vida pública de D. Miguel Lobo Malagamba. Su contacto con la guerra fue inmediato: embarcó en el bergantín "Jasson" el 4 de agosto de 1835, comandante D. Francisco Sevilla, y pasó al Cantábrico a colaborar en el cerco por mar a las fuerzas del pretendiente Carlos, según bloqueo ideado por el capitán de navío Vigodet; recordemos que en esta guerra se vieron en España los primeros vapores fletados por la Armada

Española, "Isabel II", "Reina Gobernadora" y "Maceppa". Lobo estuvo presente en las operaciones navales que ocurrieron durante casi dos años, hasta el 28 de abril de 1837, entre ellas las de la ría de Bilbao y en los sucesivos convoyos que transportaron al ejército del Norte a San Sebastián y Santander. En junio de 1836, con un destacamento de la dotación, guarneció la torre del convento de la Antigua y estuvo en un reconocimiento nocturno del puerto de Pasajes. Durante algo más de un mes (22-09-36 a 25-10-36) estuvo embarcado en el bergantín "Manzanares", construido en Mahón el año 1826, comandante D. Nicolás Monterola. El "Jasson" pasó a Cádiz, a donde llegó el 1 de julio de 1837. El 15 de agosto pasó a preparar el armamento de la fragata "Esperanza", mandada por D. Baltasar Vallarino, en la que pasó a La Habana, llegando a este hermoso puerto el 23 de enero de 1838; después Lobo trasbordó al navío "Soberano", en el que volvió a la península el 2 de abril de 1838, en Ferrol.

Mientras tanto algunas cosas habían pasado en la gran política patria. El Estatuto Real concebido por Martínez de la Rosa y promulgado el 10 de abril de 1834, como una norma de transición entre dos épocas, sin rupturas, terminó rápidamente con la sublevación de los sargentos de la Guardia Real en La Granja el verano de 1836, los cuales obligaron a la reina a restaurar la Constitución, lo que se alcanzó con la nueva promulgada el 18 de junio de 1837. Y suceden otros asuntos no menos importantes mientras Lobo es guardamarina: se liquidan las estructuras socio-económicas del Antiguo Régimen: Leyes sobre señoríos y mayorazgos, abolición del diezmo y la desamortización de los bienes eclesiásticos.

En Agosto de 1839 se produjo el Convenio de Vergara y el 1 del mismo mes ascendió a Guardamarina de 1.ª, antes estuvo embarcado en el vapor "Isabel II", de nuevo combatiendo contra los carlistas en el Cantábrico. El "Isabel II" era el "Royal William", botado en Quebec en 1831, con máquina horizontal de dos cilindros y 200 caballos y que el mismo año de su botadura había hecho tres travesías Quebec-Halifax. Fue desguazado el año siguiente a estos combates. El 12 de mayo de 1839 estuvo en operaciones sobre Ondarroa y en el apresamiento de varias lanchas sobre Bermeo. Desde noviembre de 1839 hasta el 30 de mayo de 1840 estuvo embarcado en el bergantín-goleta guardacostas "Isabel I". Aquí existe en su hoja de servicios una frase envidiable y envidiada: "Desembarcó el 30 de mayo y subsistió en el Arsenal de La Carraca por falta de buques hasta el 27 de septiembre que recibió pasaporte para trasladarse a La Habana". La palabra subsistir no era por necesidad de comer, era por necesidad de navegar.

En La Habana sufrió el año 1840 los exámenes correspondientes para el ascenso. Fue nombrado alférez de navío con antigüedad del 26 de mayo de 1841, el 5 de Agosto. En diciembre de 1840 embarcó en la fragata "Isabel II", en marzo de 1841 en el bergantín "Marte", en noviembre de 1842 en el "Laborde". El 19 de diciembre obtuvo un mes de licencia por enfermo, tras la cual volvió a su buque, "y salió a cruzar". El 12 de octubre de 1843 tomó el mando interino de la goleta "Clarita" el cual desempeñó en varias otras ocasiones

hasta el 7 de enero de 1846 en que desembarcó; habiendo navegado por las costas de Cuba, Yucatán y Golfo de Méjico. Ascendió a teniente de navío, por Real Orden de 20 de febrero de 1845, y pasó el año siguiente a la península. El 28 de febrero de 1846, en Cádiz, pasó a la fragata "Isabel II".

Sucesos importantes ocurrieron durante la estancia de Lobo en aguas del Caribe: El convenio de Vergara había significado el arbitraje del ejército; al resolver el problema carlista el ejército era protagonista y Espartero, hombre influyente... que al querer imponer sus programas progresistas a la Reina Regente, obtiene la renuncia de ésta el 12 de octubre de 1840. En 1841 se produce la segunda desamortización, el levantamiento de O'Donnell, el fusilamiento de Diego de León, en 1842 el bombardeo de Barcelona, finalmente, en 1843, Isabel II es declarada mayor de edad con Gobierno de Olozaga, es época muy bien novelada recientemente por Ricardo de la Cierva.

Tras navegar por las costas de Galicia y Portugal, el año 1846, a bordo de la fragata "Isabel II", formando parte de la División del brigadier de la Cruz Moya, del que fue oficial de órdenes por R.O. de 27 de agosto. Por R.O. del 17 de octubre se dispuso que pasase a Cádiz inmediatamente a "embarcar en uno de los vapores chicos que, construidos en Inglaterra y con destino a Filipinas, deberán hallarse en dicho puerto a fin de año". El 19 de noviembre se le confiere el mando del vapor "Basco", que se encontraba en Manila. A bordo del "Reina de Castilla" llegó a Cavite el 17 de julio de 1847. Estos son los años de la lenta implantación del vapor como medio propulsivo, en un principio gracias a las ruedas de paletas, conviven los veleros puros con esos engendros mixtos de vela y vapor.

El 1 de septiembre de 1847 tomó el mando del vapor de ruedas "Magallanes" de 300 Tn. construido recientemente en Inglaterra (botado el 17 de julio de 1846), junto a los "Elcano" y "Reina de Castilla", adquiridos por el jefe de escuadra Casimiro Vigodet. Este buque había salido de Londres para Manila, con escala en Cádiz el 15 de enero de 1847, con bandera inglesa al mando del capitán J. Last. tenía 100 caballos de potencia e iba armado de dos cañones. El escalafón de 1847 estaba formado por 34 oficiales generales, 65 jefes, 205 oficiales y 170 guardiamarinas, en total muchísimos menos que años anteriores, desde principios de siglo el descenso fue continuo.

Navegó por el archipiélago y el 6 de enero de 1848 estuvo en el asalto y toma de la isla de Balanguingui, formando parte de una flotilla a las órdenes del brigadier Ruiz de Apodaca, obteniendo por su inteligencia y valor la cruz de Marina de la Diadema Real, pasando a España a mediados de 1849. La isla de Balanguingui era un auténtico nido de piratas, estaba muy bien fortificada. Ruiz de Apodaca reunió tres vapores de ruedas, dos pailebotes y tres bergantines, amén de la correspondiente e imprescindible fuerza sutil. Tomaron al asalto el fuerte de Sipac en el que se rescataron 66 cañones y un inmenso botín. En el asalto participaron fuerzas del Ejército de Tierra. El 6 de agosto de 1849 cesó en el mando por enfermo, pasó a la península, vía istmo y Hong-Kong, llegando a Madrid el 7 de noviembre.

Lobo no estaba, o no lo dejaban, estar quieto: en febrero de 1850, fue destinado a La Habana, formando parte de la dotación de la fragata "Cortés", en la que embarcó el 15 de marzo, volviendo a la península al terminar el año, de nuevo a bordo del "Soberano". El 2 de enero de 1851 se encargó del mando del bergantín "Isabel I" y oficial encargado de guardamarinas destinados en el arsenal de La Carraca. No obstante lo anterior, el día 11 desembarcó por desarme del bergantín. Aquí alguna confusión: Por R.O. de 11 de enero se le confiere el mando de la urca "Santa María", y el 15 se le asigna al "Soberano", finalmente, por R.O. de 28 de febrero, se le confiere el mando del bergantín "Patriota", del que tomó posesión el día 13 de marzo, navegó por aguas de Portugal tocando Lisboa. En Cádiz, el 2 de agosto, se encargó interinamente del mando del vapor "León", pasando posteriormente, de nuevo, al "Soberano", el 13 de mayo de 1852, obtuvo un destino importante y delicado: oficial de órdenes de la división naval del Mediterráneo, que mandaba el brigadier Gutiérrez de Rubalcava, en la que navegó hasta el 7 de julio de 1853: visitando Nápoles, Messina y Ancona.

En 1846 se habían vivido nuevos intentos carlistas, sobre todo en Cataluña, la guerra "del matiners" (Ramón Cabrera); era una protesta de las clases bajas de la sociedad y ¿los principios? del republicanismo como opción política. 1848 es el año de la dictadura de Narváez, con cierta depresión económica y el de la puesta en funcionamiento del primer ferrocarril peninsular Barcelona-Mataró. 1851 el de los aranceles proteccionistas.

La década moderada terminó en julio de 1854 con la Vicalvarada acaudillada por el ya citado y veterano moderado O'Donnell, que va configurando su Unión Liberal. Durante estos dos años (el bienio progresista) es de destacar por su trascendencia en la biografía de Lobo, que cristalizaron definitivamente corrientes políticas como el republicanismo en el que confluirán otras corrientes, socialistas o federalistas (Salvochea, Pi) y el movimiento obrero que ensaya sus primeras movilizaciones. En julio de 1855 en Barcelona se produjeron huelgas y desórdenes de los obreros textiles, los cuales se manifestaron por las populares Ramblas blandiendo banderas rojas con la leyenda "Asociación o muerte"; reclamaban el derecho a sindicarse.

Durante 1853, Lobo cambia de buque, el 23 de agosto al "Soberano", para encargarse de nuevo de la instrucción y vigilancia de guardamarinas y, a partir del 21 de septiembre, ostentó el mando de la corbeta-almacén "Venus". Por R.O. de 12 de mayo de 1854, fue nombrado comandante de la corbeta "Mazarredo", de la que tomó posesión el 1 de junio, mando que desempeñó durante 2 años y 7 meses; navegando ininterrumpidamente por el Mediterráneo. Por Real Orden de 17 de septiembre se le dan las gracias por los servicios prestados durante los deplorables sucesos que tuvieron lugar en Barcelona desde el 18 a 22 de julio último.

A partir de 1856 se van dando de alta en la Armada las goletas de hélice, siendo la primera de este tipo de propulsión la "Isabel Francisca"; estas goletas, con tres palos, aparejo de bergantín goleta, máquina de cilindros horizon-

tales, una hélice y calderas de cajón, pocos porte y calado, prestaron grandes y continuados servicios.

Por Real Orden de 13 de diciembre de 1856 fue nombrado 2.º Ayudante de la Mayoría General de la Armada en Madrid, cesó en el mando de la "Mazaredo" el 6 de enero, presentándose en Madrid el 10. Por Real Orden de 4 de marzo de 1857 ascendió a capitán de fragata y fue enviado a Francia, por R.O. de 25 de marzo, con el fin de adquirir dragas para la eterna limpieza de los cañones del arsenal de La Carraca. Por R.O. de 14 de noviembre fue nombrado Oficial de la Dirección de Personal en el Ministerio de Marina, pero no parece que tomara posesión, continuando en Francia. Por R.O. de 28 de enero de 1859 fue destinado a Londres para establecer una comisión de Marina y adquirir buques de hélice para la Armada. Este año el gobierno del general O'Donnell adquirió nueve transportes que recibieron los nombres de "San Quintín", "San Francisco de Borja", "Patiño", "Marqués de la Victoria", "General Alava", "Malaspina", "Escalaño", "Ferrol" y "San Antonio", son los años de la Unión Liberal con una cierta estabilidad política, en los que se amplió, mediante Ley, las bases electorales del sistema. También fueron los años de las expediciones a Conchinchina (58-68) y Méjico (61-62).

El 16 de octubre se le manda regresar a la Península "con la mayor prontitud" y es que se aproxima la guerra con el Imperio de Marruecos, guerra que declaran las Cortes el 22 de octubre. El 28 de octubre de 1859 fue nombrado comandante de las Fuerzas sutiles, cañoneros, faluchos, escampavias, de la División de Operaciones que se encontraba preparada para la guerra en el norte de Africa, tomando posesión en Cádiz el 9 de noviembre. La División de Operaciones, mandada por el almirante Díaz Herrera, se hallaba fondeada en Algeciras y estaba formada por el navío "Reina Isabel II", insignia, las fragatas "Isabel II" y "Perla", la corbeta "Villa de Madrid" y por los vapores: "Isabel II", "Colón", "Vulcano", "León", "Piles", "Lepanto", "Alava", "Ferrol", "Santa Isabel" y "San Antonio" y las goletas de hélice "Buenaventura", "Ceres" y "Rosalía". Como transportes también se utilizaron las urcas "Antilla" y "Marigalante". A destacar que este "Reina Isabel II" fue el último navío puro de la Armada española, botado en 1852, duraría con distintos empleos hasta 1888 que fue desarmado. Se había construido según planos del "Soberano" que ya hemos citado. El 4 de enero de 1860 tomó el mando de la escuadra del almirante D. José M.º Bustillo y Gómez de Barreda, I Conde de Bustillo, Ministro de Marina en 1863.

El plan de campaña concebido por el General en Jefe O'Donnell, que como presidente del Consejo de Ministros había aconsejado la guerra a la Reina, y como ministro de la Guerra la había organizado, era relativamente sencillo: Saliendo de Ceuta y caminando cerca de la costa, llegar y tomar Tetuán, con el fin de obligar al Sultán a solicitar la paz. La importancia de la escuadra y de las fuerzas sutiles se acentúa al ser las encargadas del aprovisionamiento del ejército.

Lobo asistió con los buques a sus órdenes a todas las acciones de dicha

campana, iniciada el 19 de noviembre, bloqueando y vigilando la costa desde entonces. Tomó el mando de las fuerzas de la Marina desembarcadas y participó con ellas en la sangrienta batalla de Castillejos, el 1 de enero de 1860, que tanta gloria diera a Prim. Al acampar el Ejército cerca de Cabo Negro el día 7 de enero a las cinco de la tarde, se desencadenó una tormenta violentísima de Levante y la Escuadra tuvo que buscar refugio en Algeciras, Ceuta y en Málaga. En esta jornada se perdieron la goleta de hélice "Rosalia" en Torrecuadrada, el vapor de ruedas "Santa Isabel", los faluchos "Saeta" y "Lobo" y los cañoneros números 12, 13 y 18. El Ejército se quedó sin provisiones hasta el día 9 que pudo ser enviado un barco desde Ceuta.

Fue premiado Lobo esta vez con la Cruz de San Fernando de 1.<sup>a</sup> clase y obtuvo el grado de coronel de Infantería del Ejército. La guerra terminó, al rendirse el Sultán tras la derrota de WAD-RASS, el 25 de marzo, no se pudo continuar conquistando Tánger por el veto de Inglaterra. A mediados de 1860 pasó destinado a Madrid, tras disfrutar de dos meses de licencia por enfermo, los próximos serán años fecundos en sus escritos.

Debemos destacar, en el año 1860, la presencia de Lobo en las pruebas del primer submarino "Ictineo", concebido y creado por Narciso Monturiol, botado el 28 de junio de 1859 en la célebre Barceloneta, barrio mariner de la populosa ciudad de los Barcas, Barcelona. Desde luego, dada la opinión de Lobo sobre el invento podemos considerarlo el primer submarinista de la Armada.

El 23 de septiembre de dicho año, Lobo fue testigo de la prueba oficial del "Ictineo", durante la cual el buque submarino permaneció en inmersión, completamente incomunicado dos horas y veinte minutos. Decía el "Diario de Barcelona": "El primer momento ha sido de descenso vertical, bajando a una profundidad de diez metros en cuya posición ha permanecido 12 minutos. Después, en el espacio de la mitad de este tiempo ha subido y bajado tres veces consecutivas... En seguida, virando hacia el S-SO, ha andado entre dos aguas y en diferentes alturas como unos cien metros en el espacio de seis minutos..."

Lobo escribió inmediatamente, en noviembre, en la revista "Crónica Naval de España", dirigida por el brigadier de la Armada Jorge Lasso de la Vega, un artículo eufórico, destacando el éxito de lograr mantener en el interior del casco una atmósfera artificial y que el barco tenía toda libertad de movimientos. Fue consciente también de sus limitaciones, y por ello aconsejaba a Monturiol: "Fe y perseverancia en el desarrollo de su invento".

En 1861 termina la guerra de Marruecos y en 1863 cae el Gobierno O'Donnell, tras algunos interinazgos entró en el poder Narváez (septiembre 64). No olvidemos los incidentes de la Noche de San Daniel (10 abril 1865) entre la fuerza pública y los estudiantes y, finalmente, la rebelión de los sargentos del cuartel de San Gil (22 junio 1866), todo ello mientras nuestra escuadra estaba en el Pacífico, y es que los progresistas y más radicales buscaban el poder a cualquier precio. Algunos nombres harán historia: generales Hidalgo y Pierrad y políticos: Castelar, Cristino Martos, Nicolás Rivero y Sagasta.

En julio de 1860 se le encarga que termine los trabajos de un plan de señales de día para los buques de la Armada, comisión en la que continuó el resto del año y el siguiente, salvo dos meses que pasa en Louchón tomando aguas. Este tratado de señales empezará a regir en la Armada, por R.O., desde el 1 de enero de 1863. De nuevo dos meses en Bagnères a mediados de 1862, continuando en Madrid de comisión, encargado de preparar un proyecto de organización para la administración y el gobierno de la isla de Mindanao, a lo largo de 1863.

Un nuevo tipo de barcos han aparecido en las marinas de guerra: las fragatas blindadas, barcos grandes que, manteniendo aparejo, estaban dotados de hélice, casco de madera forrado con coraza de hierro. En España se decidió acorazar a varias fragatas "Arapiles", "Zaragoza" y "Sagunto". La más conocida de nuestras blindadas fue, sin duda, la "Numancia" de construcción francesa, ya con casco metálico, botada en 1863, de las 7.300 Tn. de desplazamiento, 1.350 eran de protección.

Si no fuera suficiente lo vivido hasta la fecha, a Lobo le quedan todavía grandes glorias. Por Real Orden de 28 de agosto de 1863 ascendió a capitán de navío y un año después (27 de junio de 1864) fue nombrado mayor general de la escuadra del Pacífico, puesto que ocupó efectivamente el 7 de septiembre en las islas Chinchas, bahía de Pisco, en el fondeadero de la isla Blanca, mandada por el general Pareja que, como es sabido, se suicidó en la tarde del 30 de noviembre, tras conversar con Lobo y con el comandante de la insignia, fragata "Villa de Madrid", Alvargonzález, al conocer el apriamiento de la goleta Covadonga el día 26.

No es este el lugar de hablar de las capacidades profesionales de Lobo en la guerra del Pacífico, bástenos decir que Lobo asistió, a bordo de la "Numancia", al mando de Antequera y formando parte de la escuadra de Méndez Núñez, al bombardeo de Vaparaíso, que no cita en su hoja de Servicios, y combate del Callao (2 de mayo de 1866), tomando el mando interino de la Escuadra al ser herido Méndez Núñez; subrayemos estos casi dos años de campaña. Tan duro como lo anterior fue la vuelta, doblando el Cabo de Hornos hasta llegar al Río de la Plata, con dotaciones diezmadas por las enfermedades, los fríos y el escorbuto. En esta vuelta participaron las fragatas "Villa de Madrid", "Resolución", "Almansa" y "Blanca".

El 10 de julio de 1866 Narváez ocupó, por última vez, la presidencia del Consejo de Ministros, lo que sucederá hasta su fallecimiento el 23 de abril de 1868, Narváez era el último dique de la revolución... que organizada por Prim y sus amigos correligionarios y advenedizos, con la financiación de un vecino de un pueblo cercano: Montpensier desde Sanlúcar de Barrameda y desde Sevilla; Topete, se encargó de sublevar la Armada por primera vez en la historia reciente y recordemos que el primer gesto revolucionario se producía a bordo de la "Zaragoza" mandada por Malcampo Monge. Isabel II se fue al exilio a los 38 años y no reinaría más, todavía le quedaron casi otros tantos años de vida, 36, hasta su fallecimiento en París. Se hizo cargo del Gobierno una Junta

Provisional, luego Gobierno Provisional y más tarde Poder ejecutivo... y es que no se sabía que hacer sin Rey.

Lobo fue ascendido a brigadier con fecha 20 de junio de 1866 y le fue concedida la cruz de 2.ª clase del Mérito Naval, la medalla del Callao y, como todos los participantes, declarado Benemérito de la Patria por las Cortes. Continuó navegando durante 1867 y 1868 por sur y centroamérica, bajo el mando de Méndez Nuñez; al cesar éste en el mando el 6 de noviembre, fue relevado por Lobo, izando su insignia en la fragata "Blanca". Ascendió a contralmirante el 14 de septiembre de 1869, la conocida promoción de la Gloriosa. Recordemos algunos nombres: Dueñas Sanguineto, de la Pezuela y Lobo, Valcarcel y Ussel de Guimbará, Antequera y Bobadilla, Chicarro Leguinechea, Rodríguez de ARIas y Villavicencio (D. José Ignacio), hermano de Rafael que fue en tres ocasiones Ministro de Marina, Mac-Crohon Blake, Beranger Ruiz de Apodaca, Polo de Bernabé, de la Rígada, Croquer, Malcampo, Mac Mahon y Duran Lira; todos ellos llenan una gran época de la historia de la Armada.

Una vez ascendido, Lobo continuó al frente de la Escuadra de Sur América (nombre recibido el 2 de noviembre de 1870) navegando por las aguas de Río de Janeiro y Montevideo hasta el 27 de agosto de 1871 en que fue relevado, regresando a la tierra patria, presentándose en Madrid el 9 de Octubre. La Campaña le había durado a Lobo casi siete años embarcado. El 14 de diciembre del mismo año fue nombrado comandante general del Departamento de El Ferrol. Era ministro de Marina y presidente del Consejo de Ministros su compañero de promoción al Almirantazgo, el sanluqueño Malcampo y Monge, y fue relevado el mes de julio de 1872, sustituyéndole el del mismo empleo, de Castro Montenegro. Recordemos que son años difíciles, desde 1870 reina en España D. Amadeo de Saboya, gracias al general Prim, que no vería al nuevo Rey, tras un tiempo en que la Corona se puede decir que estuvo en una almoneda.

Hay que recordar entre los buques menores, la llamada *ponssiere navale*, a los cañoneros tan necesarios para la vigilancia de las inmensas costas de Filipinas y Cuba. Buques pequeños, de escaso calado, ligeramente armados; entre ellos la serie "Mindanao" (1860), ocho unidades de 79 Tn. con máquina de 30 caballos, o la serie más larga de unidades que ha tenido la Armada de vapor: 30 cañoneros tipo "Activo" de 1870, fabricados en Estados Unidos, diseñados por Ericsson, de 179 Tn., 40 caballos.

Al cesar en el puesto, el almirante Lobo pasó con licencia al balneario de Chiclana y estando allí estalló, el 19 de julio de 1873, en Cádiz, el pronunciamiento cantonalista, con Fermín Salvoechea y el Brigadier Eguía al frente. ¡Ah! y el alcalde Federico Mota, Amadeo I había abdicado el 10 de febrero del mismo año. La Primera República hacía aguas desde el principio. El almirante sintió el pundonor profesional y se trasladó a Algeciras, embarcando en el vapor "Alerta", logró un empréstito de los comerciantes de Gibraltar, y empezó a agrupar cuantas fuerzas pudo encontrar; así, por su iniciativa y sin órdenes, sólo con lógica y entrega. A través del Guadalquivir se puso en contacto con el Jefe del Ejército de Andalucía, D. Manuel Pavía, el cual, tras liberar Sevilla,

pudo auxiliar al Arsenal de La Carraca, en el que resistieron los ataques cantonalistas, entre otros, el futuro almirante Pascual Cervera Topete, entonces capitán de fragata, junto a los Montojo, Rivera, Lahera... y el infante de Marina Castellani. Mandaba en Cádiz el contralmirante José Rodríguez de Arias.

Cuando Pavía llega por fin a Cádiz, el 5 de agosto... ya Lobo había desembarcado y tomado por sorpresa el Ayuntamiento reunido en sesión plenaria... asamblea que quedó disuelta, naturalmente, según Cervera Pery con la frase "se acabó la función. Tomó posesión de la ciudad en nombre del Gobierno"; con la proximidad de Pavía, ya se había iniciado la reacción en la ciudad.

El gobierno de la República, siendo ministro de Marina D. Jacobo Oreyro y Villavicencio desde el 19 de julio, nombró a Lobo comandante general de la escuadra del Mediterráneo el 11 de agosto de 1873, más bien el reconocimiento de una realidad que un nombramiento ¿y cual era la escuadra? escuadrilla, diríamos, pues estaba formada por los vapores de ruedas "Ciudad de Cádiz" (ex "Isabel II", nombre cambiado en 1868) de 1.600 Tn., 500 caballos, botado en Blackwall en 1850, montaba 16 cañones; "Ulloa" (Ferrol, 1851; 750 Tn., 350 caballos, 6 cañones); "Lepanto" (Carraca, 1846; 750 Tn., 200 caballos, 8,5 Nudos, 2 cañones); "Colón" (Londres, 1849; 850 Tn., 350 caballos, 6 cañones), recordemos que a bordo de este buque morirá Victoriano Sánchez Barcaiztegui el 26 de mayo de 1875 frente a Motrico; y, finalmente, la goleta "Prosperidad" (Cartagena, 1865; 420 Tn., 134 caballos, 6 Nudos, 2 cañones). Ni que decir tiene, dadas las fechas de construcción, que todos eran de casco de madera y sin protección. Con estos buques inició el bloqueo del Cantón de Cartagena... puerto en el que estaban surtas y sublevadas las fragatas blindadas "Numancia", "Victoria", "Tetuán" y "Méndez Núñez", y las de madera "Almansa", y corbeta "Ferrolana", amén de otros buques menores; por ello lo del bloqueo es un tanto eufemístico, más bien un tanteo sobre los sublevados. Como es sabido las cantonales efectuaron varias expediciones de castigo de la costa próxima en busca, sobre todo, de alimentos.

El día 14 Lobo hizo un intento intimidatorio previendo que las fragatas se le rendirían, pero fue rechazado por las baterías costeras que incluso hicieron algún blanco; más tarde se trasladó con su flotilla a Gibraltar, donde recuperó para la República a los barcos españoles, cantonalistas, apresados por buques de guerra extranjeros, al ser declarados piratas por el Gobierno el 20 de julio de 1873 por el Ministro Oreyro, con el refrendo del Presidente Salmerón. Recordemos el insólito texto del Decreto:

"Artículo 1.º. Las tripulaciones de las fragatas de la Armada Nacional "Almansa"... etc., etc. y la de cualquier otro buque de guerra de los sublevados en Cartagena, serán consideradas como piratas al encontrárselas en los mares jurisdiccionales de España o fuera de ellos por fuerzas navales españolas o extranjeras... "

El vapor "Vigilancia" (Londres, 1845; 320 Tn., 180 caballos, 12 Nudos, 2 cañones) fue apresado por la fragata alemana "Friedrich Karl" al mando del Comodoro Werner, y las fragatas "Vitoria" (Blackwall, 1865; 7.000 Tn., 4.500

caballos, 11 nudos, 11 cañones) lo fueron por esta misma fragata y por la inglesa "Switerstone".

Tras arduos trabajos en los arsenales nacionales se lograron poner listas para navegar a las fragatas "Navas de Tolosa" (Carraca 1865, 4.400 Tn., 600 caballos, 7 Nudos, 22 cañones) y "Carmen" (Cartagena, 1861; 3.000 Tn., 600 caballos, 8 Nudos y 20 cañones) las cuales se incorporaron a Lobo en Gibraltar; asimismo, como ya se ha dicho, se logró que el Gobierno inglés entregase a las apresadas "Vitoria", recordemos blindada, y "Almansa". Con estas cuatro fragatas más los vapores "Ciudad de Cádiz" y "Colón", y las goletas "Diana" y "Prosperidad" se presentó ante Cartagena el día 11 de octubre, de la cual salió al combate la escuadra cantonal (fragatas "Numancia", "Tetuán", "Méndez Nuñez", las tres blindadas y el vapor "Fernando el Católico"). Lobo izaba su insignia en su única blindada, la "Vitoria".

El combate duró de doce a dos y cuarto, hora en la que los cantonales entraron en puerto, la "Vitoria" combatió sucesivamente con las tres enemigas, retirándose la primera, la "Numancia", pretextando averías, seguida pronto por la "Méndez Nuñez" y estuvo Lobo a punto de hacer embarrancar a la "Tetuán", pero el almirante prefirió no efectuar la maniobra correspondiente. Detengámonos en este momento, ya que Lobo fue muy criticado por su decisión. Por ésta y por la de abandonar las aguas de Cartagena rumbo a Gibraltar.

Lobo dio la siguiente explicación en el parte oficial:

"Cuando de nuevo caímos sobre estribor para ir sobre la "Tetuán", que navegaba rascando materialmente la tierra, vimos que llevaba poca salida y que salía algún humo de sus portas, disparando en aquel momento un cañonazo de su batería de estribor, esto es, del costado de tierra, como pidiendo auxilio.

Fue nuestro ánimo el volver de nuevo sobre ella y embestirla; pero al ver su situación, que en su arboladura ondeaba la bandera española y que es una fragata que en su día podrá ser de grande utilidad para la defensa de la honra e intereses de la Patria, desistimos de ello, tanto más cuanto que, estando materialmente lamiendo la costa, es seguro que al vernos ir sobre ella hubiera embarrancado, y perdido hubiese quedado el buque.

Tal vez sea motejado por algunos de este proceder; no faltarán quienes de debilidad lo califiquen. Por mi parte, tengo en ello la conciencia tranquila. Esta me dicta que en las especiales circunstancias de esta desdichada lucha civil, y peleando entre sí buques en que ondea nuestro glorioso pabellón nacional, y que de ellos podrá necesitar un día la Patria para resguardo de lo que más estiman las naciones, así debí obrar. Me someto, pues, confiado, al juicio del noble carácter español".

Respecto a pasar a Gibraltar, donde llegó el 16, las causas son más evidentes: por más que en un principio fueron mal comprendidas por el Gobierno. Sin una base en la que resguardarse, aunque fuese solo para carbonear, y con una escuadra netamente inferior, Lobo no podía bloquear Cartagena. No obstante, por presión de la prensa, fue mandado relevar de su puesto el 15 de octubre, por el contralmirante Chicarro, lo que se produjo sin novedad el 18, pa-

sando Lobo a Madrid, a explicar sus razones, que fueron comprendidas por el Gobierno.

Cuando se rindió Cartagena, después del golpe de Estado del General Pavía el 3 de enero de 1874, el 15 del mismo mes, Lobo fue nombrado capitán general del Departamento de Cartagena por el Poder ejecutivo presidido por el general Serrano desde el 8 del mismo mes. Es fácil imaginar que quedaba en pie de Cartagena, tras el feroz sitio, sostenido casi durante los seis meses de existencia del cantón.

Cuarteles, oficinas, casas destruidas, almacenes caídos y vacíos, barcos hundidos en la dársena ("Tetuán" tras incendio), personal huido y el que se incorporaba con malas caras y peores antecedentes, cañones tirados por las defensas.

Aquí Lobo pudo demostrar sus dotes para la gestión, en pocos meses y gracias a su encomiable actividad logró devolver al arsenal a su eficacia anterior. Este fue el último reto y el último éxito del almirante Lobo, a finales de 1875, a causa del agravamiento de una enfermedad herpética tuvo que solicitar cesar en el mando, recientemente había disfrutado, en varias ocasiones, de licencias por enfermo, que pasaba en Chiclana y Fortuna; ya reinaba en España, desde el 29 de diciembre de 1874, Alfonso XII. Pasó a Madrid y, más tarde, en Comisión de Servicio, a París, donde falleció después de una operación quirúrgica el 5 de abril de 1876, a los algo más de cincuenta y cinco años y cuarenta de servicios a la Patria, de ellos 24 años y diez meses embarcado, la mitad mandando.

En 1875 existía un solo almirante de la Armada; Martínez Espinosa Tacón y un vicealmirante: García de Quesada López Pinto. Lobo ocupaba el número tres en su empleo, lo adelantaban los ya citados, Dueñas Sanguinetta y de la Pezuela Lobo.

Al fallecer Lobo tenía como condecoraciones más importantes la Gran Cruz de Isabel la Católica, la del Mérito Naval, era Caballero de San Hermenegildo, de 1.ª de San Fernando y de Carlos III, amén de tres del Mérito Naval de 2.ª y 3.ª, del Callao y Africa. Se puede decir sin exagerar que solo le faltaba el Toison. Por Orden del Gobierno su cadáver fue mandado embalsamar y ser traído a la Patria. Estaba casado con Dña. Elena Ravina, no tuvo hijos.

El 14 de noviembre de 1886, aquí al lado, con los honores de Ordenanza, sus restos fueron depositados en el Panteón de Marinos Ilustres. Llegaron a bordo del vapor "León" desde Marsella. Desde entonces dos buques operativos en la Armada, dos transportes, han recibido el glorioso nombre "Almirante Lobo". El primero, botado en 1909, construido en Scott y Cía Ltd. en Kinghorn, caso de acero, 2.545 Tn., 1.200 caballos, máquina alternativa de triple expansión, un hélice de 4 palas. A 113 r.p.m., sostuvo 11,8 Nudos en pruebas el 10 de abril; dos calderas cilíndricas, iba armado con dos cañones Nordenfelt. Fue dado de baja en febrero de 1942.

El segundo, botado el 23 de septiembre de 1953 ya con este nombre, empezaba su construcción el 19.10.48 en los astilleros Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz, con el de "Torrelaguna". Era un auténtico barco mercante, con máquina

alternativa tipo LENZ, de cuadruple expansión, 1.900 caballos y dos calderas "La Mont", 12 Nudos, 6.987 Tn. estandar, iba armado de 2 ametralladoras de 37 mm. Rhein metall Borsing. Por problemas en su planta propulsora, solo duró 23 años en la Armada, lo cual para los que sabemos como se expresen nuestros barcos, fue muy poco.

Hoy en día, y siguiendo la moda europea, se prefiere bautizar a los barcos con nombres de peces, vientos y hasta mares tan foráneos como el del Norte en vez de esculpir en las aletas aquéllos de los ilustres que nos precedieron para ejemplo perpetuo y, sobre todo, para recordatorio de nuestra historia a los más ajenos a la Armada. Pasó la moda de los Santos, no ha pasado la de nombres de la familia Real, salvo cuando estuvo en el exilio, siempre pasará la de los políticos, por efímeros normalmente; esperemos que pase también la actual, solo nos faltan nombres de flores.

Fue Lobo valiente, bizarro, impetuoso, a veces desabrido, duro, inteligente y culto, con gran confianza en sí mismo y en su destino, individualista, algo adusto; tenía excelente formación profesional, marinero, carácter fuerte y autoritario con tendencia a ser irascible, le costaba dominarse, imaciente y recto y honesto, con iniciativa, pundonoroso. Estudioso, lector incansable, bibliófilo, conecedor de la ciencia moderna y de los autores clásicos y modernos, activo, organizador, escritor prolífico, fino observador como todo buen viajero, irónico.

Vivió la totalidad de la llamada Marina Romántica, que podemos situar sin ser estrictos entre finales de los 40, después de la guerra carlista por el convenio de Vergara (1839) y 1868, el año de la Revolución Septembrina.

Participó directamente en cinco guerras: Carlista (35-39); las piráticas en Filipinas (1848); Africa, incluyendo una batalla terrestre (1859-60); Pacífico (1864-66); y finalmente la Cantonal (1873), excelente palmarés, difícilmente mejorable.

Lo cual quiere decir la total evolución del material de la Armada: de la vela al vapor, las ruedas y la hélice, de la madera al hierro y la coraza, del cañón de anima lisa a la rayada. Ve la aparición del maquinista como hombre heterogéneo y el intento de fundación del Cuerpo de Maquinistas en 1850 y su desarrollo posterior.

Fue, sobre todo, un hombre de acción, pero también de pensamiento, uno de los raros que supo aunar la pluma y la espada.