

LA FRAGATA DE HÉLICE *RESOLUCIÓN*

Faustino ACOSTA ORTEGA
Doctor en Ciencias Económicas
Recibido: 29/05/2023 Aceptado: 28/06/2023
Cambrils, España

Resumen

La fragata *Resolución* fue resultado del primer proyecto de reconstrucción de la Armada en el siglo XIX. Tras su entrega en 1862, se le encomendó la misión de mostrar el estandarte por las costas del Pacífico. En la primera etapa de su periplo fue buque insignia de una escuadra encargada de llevar a cabo una misión científica.

Las circunstancias la hicieron protagonista en las hostilidades contra Perú y Chile, que tuvieron su punto culminante en el bombardeo de El Callao. El océano, el escorbuto y defectos de diseño en su timón estuvieron a punto de echarla a pique en el cabo de Hornos, a pesar de lo cual concluyó su misión, en Cartagena, el último día de 1866.

Palabras clave: *Resolución*, fragata de hélice, campaña del Pacífico, comisión científica.

Abstract

The *Resolucion* was the outcome of the first Spanish Navy recovery plan in the 19th century. After its delivery in 1862, it was entrusted to show the Spanish flag on the Pacific American coasts. In the first stage of its journey,

the *Resolución* served as the flagship of a fleet commissioned to carry out a scientific mission.

Circumstances led it to be protagonist during the hostilities against Peru and Chile, which reached their highest point during Callao bombardment. The ocean, scurvy and the rudder design flaws nearly caused its sinking. Nevertheless, it successfully completed its mission in Cartagena on the last day of 1866.

Keywords: *Resolución*, screw-propelled frigate, Pacific Coast campaign, scientific commission.

Introducción

JUNTO a otros buques similares, la *Resolución* fue una orgullosa muestra del renacer de la Armada y también de la nación. Tanto la imposición de su nombre como la naturaleza de las misiones que afrontó fueron un reflejo de la vida cortesana y de la política internacional del Gobierno. Las misiones que se le asignaron estuvieron orientadas a proyectar la imagen de España (interna e internacional), pero carecían de un propósito pragmático.

Durante su corta vida operativa atravesó el estrecho de Magallanes en ambos sentidos, y el cabo de Hornos en ambas direcciones. Fue buque insignia de una escuadra y participó en operaciones de guerra. Si bien es cierto que, salvo en el bombardeo de El Callao, nunca se enfrentó a enemigos de consideración, sí que hizo frente a la *friktion* de guerra: operó sin base de respaldo, con dificultades de abastecimiento, bajo la presión del escorbuto y con serias averías en su gobierno que estuvieron a punto de hundirla.

Este relato está estructurado en cuatro etapas. La primera pone la atención en las circunstancias políticas, sociales y económicas que contextualizaron la decisión de construir la fragata. La segunda etapa está centrada en el papel de la *Resolución* como insignia de la escuadra que llevó a cabo la expedición científica del Pacífico, fase que concluyó de forma abrupta tras los sucesos de Talambo y la consiguiente crisis con Perú.

La *Resolución* fue también el buque insignia de la escuadra que tomó las islas Chincha, desde donde se trazaron *in situ* las líneas de actuación frente a la crisis, hasta el relevo del almirante Hernández-Pinzón. Participó después, de forma destacada, en las acciones de bloqueo a los puertos chilenos y en los bombardeos de Valparaíso y El Callao, aunque habiendo perdido ya su condición de buque insignia. Este periodo constituye la tercera parte del relato.

Finalmente, la cuarta parte está dedicada a narrar las vicisitudes de la fragata durante el tornaviaje. Durante esta etapa, la *Resolución* tuvo que sufrir una rotura del timón que mantuvo la nave al garette durante el paso del cabo de Hornos, difícil travesía que se acometió con una dotación diezmada por el escorbuto y escasa de alimentos y de las necesarias ropas de abrigo.

Siendo la *Resolución* el hilo conductor de este relato, de extensión necesariamente contenida, algunos temas de indudable interés, como la guerra del Pacífico, son tratados de forma marginal cuando no hay intervención principal de esta fragata.

Se ha buscado basar la redacción de este texto en documentos originales o, al menos, próximos a los hechos. Así, han sido fundamentales crónicas como las de Manuel de Almagro (1866), miembro y último presidente de la comisión científica; Pedro de Novo (1882), que entrevistó a muchos de los protagonistas, o Alejandro Fery (1882), guardiamarina embarcado en la *Resolución*.

El diario de navegación de Hernández-Pinzón¹, los documentos originales sobre la campaña del Pacífico recopilados por el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán², junto con publicaciones en la *Gaceta de Madrid* y la prensa del momento han ayudado a precisar y complementar el relato. En la bibliografía se ofrece una relación de las principales fuentes utilizadas.

Gestación de la fragata de hélice *Nuestra Señora del Patrocinio*

La Armada sufrió una importante merma de capacidades durante la primera mitad del siglo XIX. En su mayor esplendor, hacia 1790, en lo tocante a buques mayores disponía de 71 navíos y 47 fragatas, que portaban un total de 4.178 cañones. Por el contrario, en 1849 la escuadra tan solo disponía de un navío, siete fragatas y once vapores de rueda³ que portaban un total de 465 cañones, poco más de una décima parte de los disponibles a finales del siglo XVIII.

Si la merma en el número de bocas de fuego (y en buques) era muy significativa, era aún mayor la de capacidades para mantener operativa la flota. En ese mismo periodo, 48 navíos y 37 fragatas se pudrieron en los arsenales de la Península y Ultramar por falta de carena (PRIDA Y PALACIO: 1862, pp. 355-356). Es decir, el 72 por ciento de la flota se había perdido por falta de recursos y por abandono.

No era este un mal exclusivo de la Armada; las décadas de guerras civiles y desórdenes sociales tras la guerra de la Independencia debilitaron todo el tejido económico e industrial. Los datos calculados del nivel de industrialización por habitante muestran un grave deterioro de la red fabril entre 1800 y 1830 (PRADOS DE LA ESCOSURA: 1988, p. 169), problema especialmente grave

(1) Archivo del Museo Naval de Madrid (AMNM), HERNÁNDEZ-PINZÓN Y ÁLVAREZ, Luis: «Diario de la navegación practicada al Océano Pacífico con las fragatas y goleta *Resolución*, *Triunfo* y *Covadonga*», sign. AMN-Ms. 0976.

(2) Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB) [1966-1974], <https://patrimoniocultural.defensa.gob.es/es/centros/archivo-marina-alvaro-bazan/colecciones>

(3) El primero de ellos fue el *Isabel II*, adquirido a Inglaterra en 1834.

teniendo en cuenta el crecimiento que experimentaron en ese periodo Gran Bretaña y Francia que, además, partían con ventaja.

Cuadro 1. NIVELES DE INDUSTRIALIZACIÓN POR HABITANTE (EN PARIDAD DE PODER ADQUISITIVO)

<i>País</i>	<i>1800</i>	<i>1830</i>	<i>1860</i>	<i>1890</i>
Gran Bretaña \$ USA de 1970	89	139	257	391
Var. %		56 %	85 %	52 %
Francia \$ USA de 1970	59	92	164	250
Var. %		56 %	78 %	52 %
España \$ USA de 1970	34	29	50	93
Var. %		-15 %	72 %	86 %

FUENTE: PRADOS DE LA ESCOSURA: 1988, p. 169 (cuadro 4.8)

En el periodo 1830-1860, España mantuvo un ritmo de crecimiento comparable al de estos países (aunque partiendo de bases muy inferiores). A falta de datos intermedios entre 1830 y 1860, cabe suponer que este fuerte crecimiento se produjo en la segunda mitad de ese periodo (1845-1860), tras el ascenso al poder del moderado Ramón M.^a Narváez.

Su gabinete tomó medidas con objeto de poner orden en la Administración: se abordó una reforma fiscal, se promulgó la ley de 8 de enero de 1845 sobre centralización administrativa, y se terminaron de vender los activos adquiridos por la desamortización de 1836. Respecto al orden público, se creó la Guardia Civil, se promulgó el nuevo Código Penal y se frenaron los motines callejeros que proliferaban en el resto de Europa como consecuencia de la revolución francesa de 1848.

Este periodo de estabilidad hizo posible que en la década de 1850 se alcanzaran, entre otros logros, 1.880 kilómetros construidos de línea férrea y 7.215 de línea telegráfica. El Producto Nacional Bruto (PNB) creció a un ritmo promedio del 2 por ciento anual. Todo ello contribuyó a que el presupuesto de Marina pasase de dieciséis millones de pesetas anuales en 1850 a 51 en 1860 (CARRERAS y TAFUNELL: 1989, cuadros 7.1, 7.17, 12.13 y 17.3).

Ese escenario permitió prestar atención a la recuperación de la Armada. En 1850, siendo ministro de Marina el marqués de Molins⁴, se aprobó un presupuesto extraordinario de treinta millones de reales para la construcción de seis buques de vapor y dos de transporte. Asimismo, se aprobó la construcción de dos navíos de 84 cañones: el *Reina Doña Isabel II*, botado en 1852, y el *Rey Don Francisco de Asís*, echado al agua en 1853, así como la de la fragata *Bailén*, la última de la Armada propulsada exclusivamente a vela⁵.

(4) Ocupó el ministerio a partir de diciembre de 1847 y hasta el final del gobierno de Narváez, en 1851. Más adelante volvería a asumir la cartera entre septiembre de 1853 y julio de 1854 (y, brevemente, en 1874).

(5) *Gaceta de Madrid*, 1 de julio de 1850, p. 1, «Parte oficial. Dirección General de la Armada».

Con este plan en marcha, en mayo de 1852 la Marina francesa botó el *Napoleón*, un navío de noventa cañones con propulsión de hélice. El concepto fue inmediatamente replicado por la Marina inglesa, que modificó el diseño de alguno de los navíos que estaban en gradas e, inmediatamente, el del resto de la flota. En pocos años, los grandes buques propulsados solo a vela quedaron obsoletos.

En España se había ordenado, en junio de 1852, la construcción de una fragata de vela de cincuenta cañones (la *Princesa de Asturias*), pero ya en septiembre de ese año, mientras aún se labraba la quilla, se decidió convertirla en buque de hélice⁶. El año siguiente se autorizó la construcción de las fragatas de hélice *Berenguela*, *Petronila* y *Blanca*.

El fracaso del Partido Moderado en su intento de reformar la Constitución de 1845, y los escándalos de corrupción en la adjudicación de los ferrocarriles (con implicación de la reina madre), entre otras razones, llevaron a un periodo de inestabilidad política y social que concluyó, tras la Vicalvarada (1854), en el bienio liberal. El general Espartero, con el apoyo de su otrora rival O'Donnell, asumió la presidencia del Gabinete.

El nuevo gobierno abrió un proceso constituyente que facilitó el acercamiento de moderados «puritanos» y progresistas «templados». Encabezados por O'Donnell, estos parlamentarios fundaron el partido Unión Liberal, que controló el poder durante la mayor parte de la década siguiente, lo que supuso un largo (considerando los antecedentes) periodo de estabilidad.

Al principio de ese periodo se decidió la conversión en buques de vapor de los recién construidos navíos *Rey Don Francisco de Asís* y *Reina Doña Isabel II*; pero, viendo la imposibilidad de dicha conversión, esta fue descartada al año siguiente. Por ello, en julio de 1856 se dispuso la construcción de un navío de 80 a 86 cañones (el *Príncipe Alfonso*), de dos fragatas de 31 (*Concepción* y *Nuestra Señora del Carmen*) y de dos goletas de 80 CV, todos con propulsor de hélice⁸. La construcción de estos buques se inició a principios de 1858, siendo ministro José M.^a Quesada⁹. También se elaboró una propuesta de plan de flota que proyectaba la construcción de seis navíos y doce fragatas de hélice.

En abril del año siguiente se aprobó un presupuesto general extraordinario de dos mil millones de reales, para un periodo de ocho años, incluyendo en él una asignación a la Marina de 450 millones¹⁰. En los dos primeros años de ejecución, la asignación extraordinaria a la Marina fue de noventa millones.

Fruto de este plan de flota, en 1859 se inició en Ferrol la construcción de una fragata de hélice (la *Lealtad*), cuyo casco quedó enramado a finales de

(6) *Gaceta de Madrid*, 11 de septiembre de 1852, pp. 2-3, «Noticias nacionales. “El estado de las obras que hoy se ejecutan en el arsenal de la Carraca es como sigue” ...».

(7) Real orden de 24 de octubre de 1855.

(8) *Gaceta de Madrid*, 29 de julio de 1856, p. 1, «Parte oficial. Ministerio de Marina».

(9) Ministro de Marina entre el 29 de enero y el 25 de noviembre de 1858.

(10) *Gaceta de Madrid*, 3 de abril de 1859, p. 1, «Parte oficial. Ministerio de Hacienda».



Fig. 1. Acuarela satírica que representa al padre Claret y a sor Patrocinio bailando un fandango interpretado por el rey. (FUENTE: SEM [seudónimo de los hermanos Valeriano y Gustavo Adolfo Bécquer]. *Los Borbones en pelota*)

1859, y de otra análoga cuya quilla se puso el 22 de septiembre de ese año y a la que se dio el nombre de *Nuestra Señora del Patrocinio*¹¹. Mientras tanto, en Cádiz se puso la quilla a una tercera, la *Triunfo*.

Las tres fragatas eran gemelas. Tenían 74 metros de eslora, catorce de manga, 7,38 de puntal y 6,16 de calado. Desplazaban 3.200 toneladas y sus máquinas, alimentadas por cuatro calderas, desarrollaban quinientos CV. La tripulación nominal ascendía quinientos hombres y estaban armadas con quince cañones de 20 cm (para proyectiles de 68 libras), veintiséis de 16 (para proyectiles de 32) y cuatro cañones menores.

(11) *Gaceta de Madrid*, 15 de diciembre de 1859, p. 2, «Resoluciones tomadas por el Ministerio de Marina» (18 de noviembre).

En 1860 se botó la *Lealtad* y se avanzó en el enramado del casco de la *Nuestra Señora del Patrocinio*¹². A finales de ese año se nombró primer comandante de esta última al capitán de navío don Federico Faílde¹³. Unos meses después solicitó su retirada del servicio, siendo sustituido, en junio siguiente, por el también capitán de navío don José Morgado¹⁴. Bajo su mando, la fragata *Nuestra Señora del Patrocinio* fue botada durante la pleamar del 19 de septiembre de 1861¹⁵, quedando así lista para su armamento. En parecida situación se encontraba en Cádiz la fragata *Triunfo*, y en Cartagena, la *Nuestra Señora del Carmen*. La fragata *Lealtad*, cuyas obras iban más avanzadas, había quedado armada ese mismo año¹⁶.

El nombre de *Nuestra Señora del Patrocinio* impuesto a la fragata tenía como propósito, o esa era la creencia generalizada, honrar a sor Patrocinio, la *Monja de las Llagas*¹⁷. Esta y el padre Antoni M.^a Claret, confesor de la reina, ejercían una notable influencia sobre los reyes, lo que les granjeó la antipatía de la calle.

El riesgo de identificación de la Armada con los impopulares manejos cortesanos llevó al Ministerio de Marina a dictar una real orden por la que la recién botada *Nuestra Señora del Patrocinio* pasó a llamarse *Resolución*¹⁸. No debió de ser una decisión fácil, porque los ejemplares de la *Gaceta de Madrid* publicados entre el 30 de diciembre y el 4 de enero, que recogen las resoluciones del Ministerio de Marina desde el 20 de diciembre al 2 de enero de 1862, no reflejan la resolución del 28 de diciembre sobre el cambio de nombre.

El 9 de enero, unos días después de emitida la orden, el diputado Salustiano Olózaga, líder del opositor Partido Progresista, se dirigía en el pleno del Congreso al ministro de Marina ironizando sobre el cambio de nombre: «... daré las gracias al Sr. ministro de Marina por su última resolución. Siempre es mejor la Resolución que el Patrocinio, por muy alto que este sea»¹⁹.

El hecho también lo había recogido la prensa unos días antes, resaltando lo pintoresco de una decisión que, pareciendo inevitable, trataba de minimizar el

(12) *Estado General de la Armada para el año de 1861*, p. 126, «Arsenal del Ferrol».

(13) *Gaceta de Madrid*, 12 de diciembre de 1860, p. 1, «Parte oficial. Ministerio de Marina. Resoluciones tomadas por el mismo ministerio» (7 de diciembre).

(14) *Gaceta de Madrid*, 6 de junio de 1861, p. 2, «Resolución del Ministerio de Marina de 4 de junio de 1861».

(15) *Gaceta de Madrid*, 18 de septiembre de 1861, p. 2, «Resoluciones tomadas por el Ministerio de Marina» (14 de septiembre).

(16) Ese año se encontraban en construcción las fragatas de hélice *Gerona*, *Zaragoza*, *Tetuán*, *Almansa*, *Villa de Madrid* y *Navas de Tolosa*; estaba ordenada la de la *Sagunto*, la *Arapiles* y la *Numancia*, y otras cinco estaban ya a disposición de la Escuadra: *Princesa de Asturias*, *Berenguela*, *Petronila*, *Blanca* y *Nuestra señora de la Concepción*. En total, eran dieciocho las fragatas de hélice construidas a partir de 1857.

(17) Para una mayor información sobre el personaje, puede resultar de interés la consulta, entre otras obras, de JARNÉS, B. (1930). *Sor Patrocinio: la Monja de las Llagas*. Madrid, Espasa Calpe.

(18) Real orden de 28 de diciembre de 1861.

(19) *Gaceta de Madrid*, 9 de enero de 1862, p. 2, «Extracto oficial de la sesión del Congreso celebrada el día 9 de Enero de 1862».

agravio a la corte. *La Discusión*, un periódico afín al Partido Democrático (transformado unos años después en el Partido Republicano), le dedicó un largo y sarcástico artículo:

«... se ha determinado que la fragata cuyo nombre de bendición es el de *Nuestra Señora del Patrocinio*, y el cual conservará, se reconozca en lo sucesivo en la armada con el de *Resolución*. Resolución, en efecto, habrá necesitado el gobierno para decidirse a variarle el nombre a la fragata, por más y que se diga que conservará el antiguo de *Patrocinio* ...

El ministro de Marina quiere arrojar de sí lo que el hecho podía tener de ridículo, y determina que se le varíe el nombre al buque; pero ¡oh flaquezas humanas! el nombre se le varía, y no se le varía»²⁰.

A pesar de que, según recogía la prensa, la real orden contemplaba que la fragata conservaría su nombre en asuntos oficiales, lo cierto es que en el *Estado General de la Armada para 1862*, publicado a principios de ese año, la fragata es ya mencionada como *Resolución*.

Las pruebas de mar se realizaron en los meses siguientes. En abril la prensa daba cuenta de que, realizadas las de máquinas, el barco había alcanzado los once nudos²¹. El éxito de tales pruebas resultaba un orgullo para la Armada, que había conseguido construir la fragata enteramente en su arsenal de Ferrol, incluidas las máquinas, relajando así la dependencia de las factorías inglesas.

A finales de ese mes de abril, la fragata quedó lista para su incorporación a la Escuadra. Coincidiendo con este hecho, se procedió a la permuta en sus mandos de los capitanes de navío José Morgado y Manuel de la Rigada, comandantes hasta entonces, respectivamente, de las fragatas de hélice *Resolución* y *Blanca*²².

La puesta de largo de la nueva fragata tuvo lugar unas semanas más tarde. A principios de junio, la Escuadra de Instrucción se concentró en aguas de Alicante, donde concurrieron un total de 49 buques con 5.094 tripulantes. Para el inicio de los actos se eligió un domingo, el 8 de junio a las doce del mediodía, con el propósito de potenciar la imagen de la Armada entre la población.

Los actos dieron comienzo con una revista a la flota del general Zabala, ministro de Marina. Pasó el ministro ante cada buque, deteniéndose particularmente frente a la fragata *Resolución*²³. Esa tarde se realizaron ejercicios de tiro al blanco y se disputaron regatas entre botes de las diferentes unidades. Al día siguiente se dividió la escuadra en dos divisiones, una al mando del brigadier Izquierdo y otra al de Hernández-Pinzón, que hicieron simulacros de combate. Después se simuló el ataque a un fuerte, construido en la costa para la ocasión

(20) *La Discusión*, 4 de enero de 1862, p. 2.

(21) *La España*, 16 de abril de 1862, p. 4.

(22) *Gaceta de Madrid*, 3 de mayo de 1862, p. 1, «Parte oficial. Resoluciones tomadas por el Ministerio de Marina» (29 de abril de 1862).

(23) *Escenas Contemporáneas*, 2, 4 de julio de 1862, pp. 36-37, «La escuadra de Alicante».



Fig. 2. Óleo de Domingo Gallego que recrea el simulacro de combate naval realizado por la escuadra del almirante Hernández-Pinzón, en Alicante, ante Isabel II. (FUENTE: Museo Naval de Madrid, núm. inv. MNM-2548)

con dos mil sacos de arena²⁴. La noche del día 8 se abarloadon varios buques en el puerto de Alicante y se celebró en ellos una cena seguida de baile, para agasajar a la alta sociedad alicantina y a los invitados llegados de Madrid.

Probablemente estas jornadas de preparación no resultasen muy provechosas para la Escuadra, pero muestran el espíritu del momento: el orgullo gubernamental por la renacida Armada y la identificación del pueblo con esta. Este ambiente ayuda a entender algunas de las decisiones tomadas entonces y en los años siguientes.

La comisión científica del Pacífico

La relativa estabilidad social y el éxito económico alcanzado durante el gobierno de la Unión Liberal (1858-1863) hicieron soñar con recuperar parte del peso que una vez había tenido España en la política internacional. Esto explicaría la participación del país en empresas de tan poco rédito como la

(24) *La Correspondencia de España*, 3 de junio de 1862, p. 3.

expedición a Cochinchina (1858-1862), la campaña de África (1859-1860), la intervención en Santo Domingo (1861) o la expedición a México (1862).

Desde la prensa se fomentaba el ideal panhispanista y se reclamaba la presencia española en las antiguas posesiones americanas. *La España*, diario conservador próximo al Gobierno, argumentaba en un largo artículo, publicado en junio de 1861, sobre la españolidad de las islas de Chíncha y Lobo, próximas a El Callao, las cuales, decía, «jamás han dejado de pertenecer a nuestra patria»²⁵. *La España* mantenía que las islas, ricas en guano, nunca se habían cedido ni perdido por las armas y que, en consecuencia, seguían siendo españolas. Esta tesis fue enseguida apoyada por *La Época*, diario oficioso de la alianza gobernante, así como por el demócrata *La Discusión* y el progresista *La Iberia*; también por *La Esperanza*, próximo a los neocatólicos²⁶. A juzgar por lo reflejado en la prensa, la sociedad española apoyaba la presencia efectiva en América²⁷.

Bajo ese clima de opinión se decidió el envío al Pacífico de una escuadra con el doble objetivo de mostrar la bandera y, en su caso, explorar la posibilidad de habilitar nuevos apostaderos para la flota. El más próximo a la zona con el que se contaba era el de Montevideo. Por otra parte, disponer de un apostadero en el Pacífico permitiría una mejor comunicación entre la Península y los dominios en el Caribe y Filipinas.

La idea no era nueva; en 1849 se había llevado a cabo una misión similar encomendada a la corbeta de vela *Ferrolana*, que completó una vuelta al mundo. El marqués de Molins justificó entonces la misión por la necesidad de defender los nuevos vínculos e intereses comerciales con las antiguas provincias de España, «para cuyo fomento contribuiría grandemente la simple vista de nuestro pabellón, ya amigo y hermano, en las costas del Pacífico y del Atlántico»²⁸.

En marzo de 1860, el ministro de Estado escribió al de Marina para manifestarle su opinión sobre las poderosas razones que exigían de España el envío de una escuadra a las costas del Pacífico (BARREIRO: 1926, p. 40). Por esas fechas concluía la guerra de África, donde se había evidenciado la insuficiencia de recursos de la Armada para un proyecto de tal envergadura (alrededor de una decena de fragatas de hélice se encontraban todavía en diferentes fases de construcción). Una vez armados los buques, la decisión para el envío de la escuadra al Pacífico se tomó hacia finales de 1861.

(25) *La España*, 1 de junio de 1861, pp. 2-3, «Cuestión importante».

(26) *La Época*, 1 de junio de 1861, p. 3; *La Discusión*, 2 de junio de 1861, p. 3; *La Iberia*, 2 de junio de 1861, p. 2; *La Esperanza*, 1 de junio de 1861, p. 2.

(27) Tampoco conviene descartar el interés económico de estas islas. La hipótesis de un trasfondo de esta naturaleza, en pro de los intereses guaneros españoles frente al monopolio de la compañía londinense Anthony Gibbs and Sons, ha sido propuesta por INAREJOS MUÑOZ, Juan Antonio (2010). De la guerra del guano a la guerra del godo: condicionantes, objetivos y discurso nacionalista del conflicto de España con Perú y Chile (1862-1867). *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, 1, 137-170.

(28) *Gaceta de Madrid*, 16 de julio de 1849, p. 1, «Parte oficial. Ministerio de Marina».

A principios de 1862 fue nombrado ministro de Fomento el ilustrado Antonio Aguilar y Correa, quien vio en la escuadra del Pacífico una oportunidad para expandir el prestigio científico español. La idea tenía como referencia el viaje realizado por la fragata austriaca *Novara*. Esta, partiendo de Trieste en abril de 1857, a su regreso dos años después, tras completar un viaje de circunnavegación, había recolectado unas 26.000 muestras etnográficas, botánicas y geológicas que enriquecieron los fondos de los museos vieneses.

En la sesión del Congreso del 4 de abril de 1862, el diputado de la oposición Salazar interpelló al general Zavala, ministro de Marina, diciendo esperar que se cosecharan más frutos que los obtenidos por la *Ferrolana*, y ponía como ejemplo el viaje de la *Novara*²⁹.

La decisión de ampliar el diseño de la expedición añadiéndole unos objetivos científicos se adoptó en mayo de 1862. El día 27, el director general de Instrucción Pública sugería al ministro de Fomento los capítulos del último presupuesto aprobado que podían emplearse para el pago de los salarios de los investigadores y la compra de material. Recomendándose la creación de una comisión consultiva para fijar los objetivos y elegir a los miembros científicos de la expedición, esta se reunió por primera vez el mismo 27 de mayo (BARREIRO: 1926, pp. 41-44).

El Ministerio de Fomento tuvo que vencer los recelos del de Marina, para el que el propósito de la expedición era otro. Así lo reconocía en la sesión del Congreso celebrada también el 27 de mayo: «... hay una diferencia entre el viaje que va a hacer el general Pinzón y el que había hecho la fragata *Novara*; pero habiendo manifestado el Sr. Ministro de Fomento que desearía que algunos sabios fueran en la expedición para hacer estudios e investigaciones, he accedido a que dichas personas, que creo están ya designadas, le acompañen»³⁰.



Fig. 3. Retrato anónimo del almirante Luis Hernández-Pinzón. (FUENTE: Ayuntamiento de Moguer)

(29) *Gaceta de Madrid*, 5 de abril de 1862, pp. 3-4, «Extracto oficial de la sesión celebrada el día 4 de Abril de 1862».

(30) *Gaceta de Madrid*, 28 de mayo de 1862, pp. 3-4, «Extracto oficial de la sesión del Congreso de los Diputados celebrada el día 27 de Mayo de 1862».

Fijados –o ampliados– los objetivos de la expedición, se hizo oficial el nombramiento del jefe de escuadra Luis Hernández-Pinzón como su comandante³¹, y de Joaquín Navarro y Morgado como mayor general³². Como refuerzo del propósito de que la escuadra sirviera como mecanismo de adquisición de experiencias, se decidió asignar doce guardiamarinas, en vez de los ocho de dotación, a las fragatas *Resolución* y *Triunfo*³³.

La composición de la misión científica quedó decidida en la sesión de la comisión consultiva celebrada el 9 de junio siguiente. Como presidente fue designado el capitán de navío retirado Patricio María Paz y Membiela; lo acompañaban Fernando Amor, encargado de geología y entomología; Francisco Martínez Sáez, responsable de zoología marina; Marcos Jiménez de la Espada, a cargo del área de mamíferos, más el botánico Juan Isern y el antropólogo Manuel de Almagro. La comisión la completaban un disecador, Bartolomé Puig, y el fotógrafo Castro. De las investigaciones sobre física y magnetismo se harían cargo los oficiales de la escuadra. Los miembros de la misión se concentraron en Cádiz el 30 de julio.

La elección como presidente de Paz y Membiela, de carácter autoritario y con menor prestigio científico que el resto del equipo, terminó resultando un problema. Conocidas las primeras decisiones, Jiménez de la Espada escribió antes de la salida a Mariano de la Paz, director del jardín botánico de Madrid y miembro de la comisión consultiva, en los siguientes términos: «Tenía V. razón cuando decía que faltaba en la expedición lo principal, la cabeza. Vale más que a uno le manden con el palo levantado, si mandan bien, que de buena fe y sin saber lo que se trae entre manos» (BARREIRO: 1926, pp. 501-508).

Hernández-Pinzón, que recibió a los científicos cordialmente, les ofreció instalarse en la *Resolución*. No obstante, Paz, declinando la oferta, prefirió acomodarse en la *Triunfo*, al mando del capitán de navío Enrique Croquer. Tal vez la decisión vino motivada por la idea de que, siendo la *Resolución* la capitana, la necesidad de acomodo para el jefe de escuadra y su mayoría dejaría menos espacio de alojamiento para los miembros de la comisión y sus equipos. En todo caso, la decisión trajo más tarde consecuencias negativas.

Hernández-Pinzón dio orden de zarpar de Cádiz la tarde del 10 de agosto de 1862, para arribar a Santa Cruz de Tenerife el día 13. El viaje, durante el cual hubo que lamentar la pérdida en el mar de un marinero, se desarrolló con viento del noreste de fresco a fresquito, a una marcha de entre ocho y nueve nudos. Tras una estancia mínima en el puerto canario, las fragatas zarparon hacia la isla San Vicente, en el archipiélago de Cabo Verde, a la que arribaron el 21 y donde permanecieron tan sólo tres días.

(31) *Gaceta de Madrid*, 13 de junio de 1862, p. 1, «Parte oficial. Resoluciones tomadas por el mismo ministerio [de Marina]» (10 de junio).

(32) *Gaceta de Madrid*, 18 de junio de 1862, p. 1, «Parte oficial. Resoluciones tomadas por el mismo ministerio [de Marina]» (14 de junio).

(33) *Gaceta de Madrid*, 22 de junio de 1862, p. 2, «Resoluciones tomadas por el mismo ministerio [de Marina]» (19 de junio).

A partir de ahí se pusieron de manifiesto las diferencias entre el comandante Enrique Croquer, de carácter altanero y poco conciliador, y los miembros de la comisión, en especial su presidente. A los pocos días de salir de Cabo Verde, el comandante prohibió a los naturalistas sentarse en cubierta; y, por si esto era poco, para hacer cumplir la orden colocó un centinela con bayoneta calada que les hizo todavía más odiosa esta medida (BARREIRO: 1926, pp. 64-65).

La recalada en costas americanas se hizo el 7 de septiembre en Bahía, donde las fragatas se avituallaron y los naturalistas tuvieron durante tres semanas oportunidad de recorrer la región y tomar muestras. El 5 de octubre la escuadra fondeó en Río de Janeiro, donde permaneció alrededor de otras tres semanas.

El 28 zarpó hacia el apostadero de Montevideo, donde se incorporó la goleta de hélice *Covadonga*, al mando del capitán de fragata Luis Fery. La estancia en la capital uruguaya fue aprovechada para reparar la madre y las primeras planchas del azafrán del timón de la *Resolución*. También se hizo una corrección de las barras de la caña, que resultaban excesivamente cortas y anchas, así que se alargó cada una alrededor de un metro y se les redujo el grosor, manteniendo su peso total.

Durante la estancia en Montevideo, Paz dirigió a Hernández-Pinzón una queja por el comportamiento inapropiado del comandante Enrique Croquer³⁴. Esta situación complicó el reembarque del presidente de la misión científica en la *Triunfo*. Por ello, aunque justificándolo por razones científicas (seguramente también existían), se decidió hacer una expedición por tierra hasta las costas del Pacífico. Habida cuenta, por otra parte, de la antipatía entre Jiménez de la Espada y Paz, se decidió que acompañasen al presidente los señores Almagro, Isern y Amor. La travesía entre Montevideo y Valparaíso la harían siguiendo el paralelo 33 sur por rutas fluviales y terrestres. Jiménez de la Espada embarcó en la *Covadonga*, mientras que Martínez, Puig y el fotógrafo Castro continuaron viaje en la *Triunfo*³⁵.



Fig. 4. Fotografía del alcázar de la fragata *Triunfo* durante el viaje. (FUENTE: BARREIRO: 1926)

(34) Ya había redactado otra, en Río de Janeiro, en octubre de 1862.

(35) Resulta difícil entender la naturaleza científica de la decisión cuando el responsable de mamíferos viajaba embarcado, y el de peces, por la ruta terrestre.

La escuadra, con víveres y combustible para dos meses, zarpó de Montevideo el 15 de enero de 1863, para embocar el estrecho de Magallanes el 6 de febrero. Los tres buques permanecieron en aguas del estrecho, soportando constantes vientos duros del noroeste, durante las siguientes dos semanas. Diversos fondeos en Punta Arenas y Playa Parda permitieron a los naturalistas embarcados seguir con su actividad.

El 18 de febrero de 1863 los barcos alcanzaron la meridiana del cabo de Providencia, bajo un fuerte temporal de proa que hacía arriesgado recorrer las alrededores de cuarenta millas restantes hasta Puerto Misericordia, en la salida del estrecho³⁶. La goleta hacía agua y tenía alguna de sus calderas averiada por rotura de tubos. En esas condiciones, y no disponiendo de fondeadero seguro, Hernández-Pinzón consideró cumplidas las instrucciones recibidas de explorar el estrecho, y decidió volver atrás para entrar en el Pacífico por el cabo de Hornos, según establecían sus órdenes. Aunque hubiera pretendido completar la travesía por el estrecho de Magallanes, no habría podido por la escasez de víveres y de carbón³⁷.

El jefe de la expedición decidió que la *Covadonga* se quedara en la rada interior del fondeadero de Playa Parda hasta que pudiera seguir viaje a Valparaíso, mientras que las fragatas buscaron reavituallamiento en las Malvinas, para luego continuar a Valparaíso por la ruta del cabo de Hornos. El 26 de febrero llegaron a Puerto Stanley, donde permanecieron hasta el 9 de abril, a la espera de la llegada del suministro de carbón desde Montevideo. En ese puerto se volvió a revisar el timón de la *Resolución*, a cuya madre se añadieron unos centímetros para subsanar una rozadura.

El 13 de abril la *Resolución* pasó el cabo de Hornos, para luego sufrir varios días de viento duro de poniente que provocaron diversas averías. El 23, navegando ya hacia el norte por el paralelo 50, le sobrevino una nueva incidencia en el timón: el brazo de babor de la caña se partió por la mitad, lo que obligó a colocar la pieza de repuesto que, según Hernández-Pinzón, «no gobierna tan bien»³⁸.

Sin más novedades, el 5 de mayo la *Resolución* llegó a Valparaíso, donde esperaba la *Covadonga* –la *Triunfo* llegaría unos días después–; allí se reunieron con los naturalistas que habían realizado la travesía por tierra. La llegada de la *Triunfo* acarreó un nuevo conflicto: su comandante había decidido, aprovechando la ausencia de Paz, dismantelar su camarote y reducir el espacio destinado a los naturalistas. Esta acción provocó una protesta formal que suscitó la apertura de una investigación, la cual, aunque sobreeséda, terminó

(36) La longitud del estrecho, desde el cabo Espíritu Santo, en el Atlántico, hasta Puerto Misericordia, en el Pacífico, es de aproximadamente cuatrocientas millas. La parte más comprometida de la navegación se encuentra en el canal que transcurre en dirección SE-NO desde la isla de Carlos III hasta la posición alcanzada por la escuadra, donde los vientos suelen soplar del noroeste. Tal canal tiene unas sesenta millas de longitud y dos o tres de anchura, y presenta escasos teneros.

(37) HERNÁNDEZ PINZÓN, p. 67.

(38) *Ibidem*, p. 85.

provocando que la Junta Consultiva de la Armada desaprobase la conducta del comandante Croquer (BARREIRO: 1926, pp. 186-188).

Las fragatas zarparon de Valparaíso hacia El Callao el 2 de julio. Unos días antes había salido la *Covadonga*, con los naturalistas, hacia los puertos del norte de Chile, Perú y Bolivia. La flota se volvió a reunir en El Callao el 10 de julio. Desde este puerto, Paz, enfrentado con el comandante de la *Triunfo* y contando con la antipatía de varios miembros de su equipo, abandonó la expedición, dejando como presidente a Fernando Amor. A finales de julio la escuadra zarpó para Payta y Guayaquil.

Tras Guayaquil, la escuadra visitó Panamá a mediados de agosto. Allí se decidió de nuevo separar la expedición; Almagro e Isern se habían quedado en Lima; Jiménez de la Espada continuaba en la *Covadonga*, y Martínez, Amor, Puig y Castro seguían en la *Triunfo*. La *Covadonga* se quedaría en la zona, visitando diversos puertos de Centroamérica, y las fragatas se dirigieron a San Francisco.

En el trayecto se hizo escala, para carbonear, en Acapulco. Las fragatas procuraron no extender la estancia en el puerto mejicano por no conocer en qué términos se hallaban las relaciones de México con España esos días. Desde allí se continuó hasta San Francisco, adonde la *Resolución* arribó el 28 de septiembre. Recibidas órdenes de volver a España, la fragata zarpó de San Francisco la mañana del 21 del mes siguiente, dejando a la *Triunfo*, que había llegado el día 9, instrucciones de ir directamente a Valparaíso. El mismo día que zarpaba la *Resolución*, Amor fallecía en San Francisco como consecuencia de una enfermedad contraída en el desierto de Atacama.

El 13 de diciembre, tras breves escalas en Acapulco y Panamá, la *Resolución* llegó a El Callao, donde se reunió con la *Covadonga*. Las dificultades con que se encontró Hernández-Pinzón en el puerto peruano lo obligaron a permanecer allí hasta principios de marzo de 1864, para zarpar entonces hacia Valparaíso, donde ya se encontraba la *Triunfo*. Allí, dada la situación política, comunicó a los naturalistas la imposibilidad de que continuasen con la escuadra.

El disecador Puig y el fotógrafo Castro volvieron a España. Los cuatro naturalistas restantes (Martínez, Jiménez de la Espada, Isern y Almagro) tomaron la decisión de cruzar el subcontinente americano siguiendo el paralelo 2 sur; iniciaron la aventura, el 11 de noviembre de 1864, en Guayaquil, y llegaron a Gran Pará, en el norte de Brasil, el 12 de octubre del año siguiente. De allí viajaron a Pernambuco, y desde este punto, por diferentes vías, hasta Madrid, donde se reunieron el 18 de enero de 1866.

Aparte de los estudios y observaciones realizadas, como resultado de la comisión cabe destacar el abundante número de muestras recogidas. Constaba la colección de 8.176 muestras botánicas; 69.165 zoológicas, correspondientes a 7.645 especies; 1.226 de rocas y minerales de 336 tipos, y una colección etnográfica de 38 momias, cuarenta cráneos, una cabeza embalsamada y muestras diversas de artesanía³⁹.

(39) Detalles de esta colección pueden consultarse en ALMAGRO: 1866, pp. 157-174.

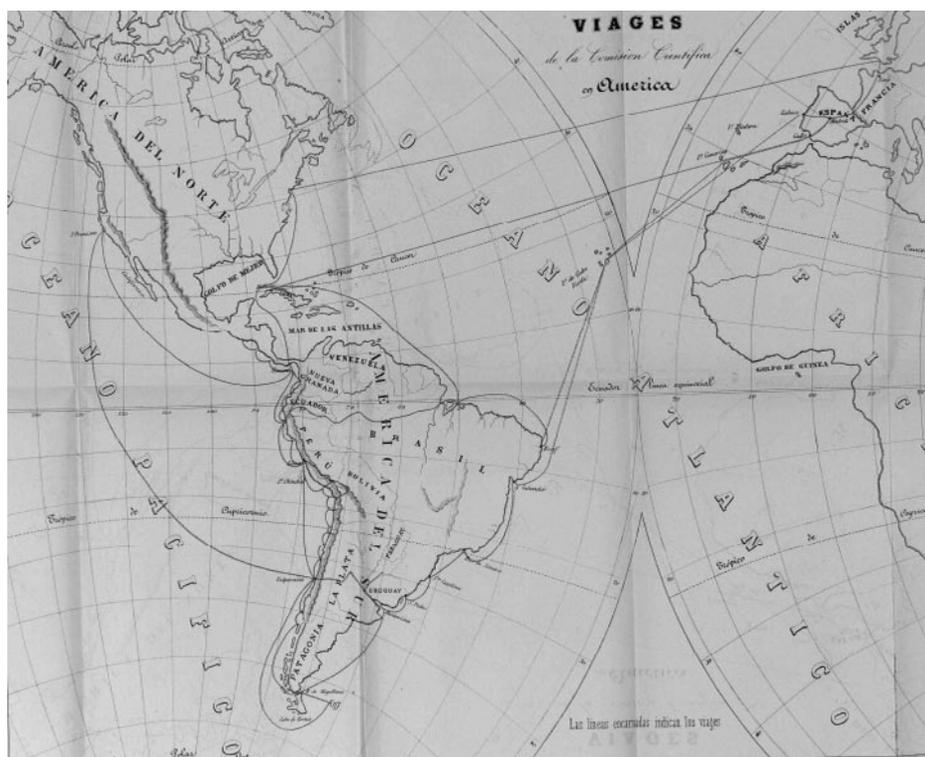


Fig. 5. Rutas seguidas por los naturalistas de la comisión científica. (FUENTE: ALMAGRO: 1866)

Aunque constituyó el mayor proyecto científico español desde el siglo anterior, el encargo del marqués de la Vega de Armijo –de nuevo ministro de Fomento–, en marzo de 1866, a Manuel de Almagro de hacer una exposición pública de las colecciones, exposición a la que debía acompañar «una breve descripción del viaje, debiendo ser esta de pequeñas proporciones y de carácter popular»⁴⁰, induce a aventurar que la expedición se organizó con propósitos publicitarios.

Sobre las costas de Chile y Perú

La situación de Perú durante aquellos primeros años de la década de 1860 era de continua inestabilidad y desorden público. El ejército de Colombia había invadido Ecuador y amenazaba Perú; el gobierno francés exigía indem-

(40) *Ibidem*, p. 3.

nizaciones por los agravios sufridos por colonos polinesios bajo su protección; internamente, el general Echenique, que se estimaba amigo de España, parecía capaz de tomar el poder, que ostentaba el presidente Pezet. Por otra parte, Perú era el único país americano que aún no había establecido un acuerdo de relación con España.

Ese era el contexto cuando, a mediados de noviembre, Hernández-Pinzón recibió noticias de los graves sucesos acaecidos en Talambo, el 4 de agosto anterior, contra un grupo de colonos vascos. La *Resolución* fondeó el 13 de diciembre de 1863 en El Callao, donde ya se encontraba la *Covadonga*. Los siguientes días, Hernández-Pinzón recibió a residentes españoles que le reclamaron ayuda. Por otra parte, el representante español en Washington le remitió una comunicación para notificarle que la escuadra debía volver urgentemente a aguas de Cuba. Esas instrucciones, contradictorias con las originales y llegadas por extraña vía, confrontadas con la situación con que se encontró, hicieron al almirante replantearse su decisión:

«Largo tiempo he estado fluctuando entre el cumplimiento de las instrucciones que acabo de recibir, y el imperioso deber que por otra parte consideraba indispensable cumplir, de atender a la solicitud de los súbditos españoles, y a otros intereses en que la honra y la dignidad de la nación, resultaba comprometida. Mucho he meditado para conciliar la latitud [el margen] que podían darme mis primitivas instrucciones en estos casos con las nuevamente comunicadas por S.M. y después de maduro examen, resolví convocar Junta de Jefes para oír su opinión sobre este asunto»⁴¹.

Celebrada la junta de jefes la noche del 28 de diciembre, se resolvió permanecer en el Pacífico hasta que el Gobierno respondiese a la consulta que se le había hecho. En la minuta de la junta se incluía un análisis de las posibles acciones a llevar a cabo, entre ellas la toma de las islas Chincha.

Paralelamente, el gobierno español había enviado un representante, Eusebio de Salazar y Mazarredo, para negociar la solución del litigio con Perú. Salazar, firme partidario de una acción dura, fue el encargado de hacer llegar al Gobierno la consulta de la junta de jefes. La respuesta, fechada el 9 de febrero, la recibió Salazar en marzo. En ella se le confirmaba como representante directo ante el gobierno de Perú. La nota iba acompañada de dos pliegos de instrucciones; en el primero se le comunicaba la concesión de amplios poderes de actuación, en el segundo se decía:

«Ahora, después de todo, fije V.S. altamente su atención en que la misión que el gobierno de S.M. le confía es la paz; que el Gobierno quiere paz y buena inteligencia; y por este medio, antes que ningún otro, la justa reparación a que aspira y que si, sin culpa suya, hubiera que llegar a demostraciones de fuerza, las razones que a V.S. determinen a ello de concierto con el Jefe de nuestra Escuadra han de

(41) AGMAB, 1994: vol. III, doc. 608, «El comandante general de las fuerzas navales del Pacífico al ministro de Marina».



Fig. 6. Toma de las islas Chincha. (FUENTE: SANTIAGO Y HOPPE, p. 3)

ser tales, que el Gobierno de España, sin más que hacerlas notorias, quede justificado ante las naciones de Europa y las demás civilizadas» (NOVO Y COLSON: 1882, p. 168).

Mientras tanto, la *Resolución* había zarpado de El Callao, el 8 de marzo, rumbo a Valparaíso, donde esperaba la *Triunfo*. A la *Covadonga* se le había encomendado la recogida de refugiados españoles de diversos puntos de Perú, para concentrarlos, por su seguridad, en El Callao.

A finales de marzo, el almirante recibió en Valparaíso un mensaje de Salazar, quien solicitaba la reunión de la escuadra, ante las islas Chincha, el 14 de abril. Salazar llegó a la cita embarcado en la *Covadonga*. Mostró las instrucciones recibidas de Madrid, pero ocultó el segundo de los pliegos, pretextando su extravío. No había sido recibido por el gobierno de la República y, en consecuencia, vistas las instrucciones y el desprecio de las autoridades peruanas, ambos acordaron la toma de las islas Chincha⁴².

Las Chincha son un archipiélago formado por tres islas mayores y diversos islotes, unas 120 millas al sureste de El Callao. Estaban cubiertas de guano, que era la principal fuente de ingresos de Perú. Carecían de agua, que había de acopiarse en la próxima bahía de Pisco, situada en la costa del continente, a unas once millas en dirección este-sudeste. Ayunas de fortificaciones, las islas estaban custodiadas por una guarnición de unos trescientos hombres, y en ellas residía otro millar dedicado a la recolección del guano, y 160 presidiarios. En el momento de la toma se encontraban fondeados cerca de un cente-

(42) HERNÁNDEZ-PINZÓN, p. 148.

nar de buques mercantes de todas las nacionalidades, y un bricbarca de la Marina peruana armado con cuatro cañones de pequeño calibre.

La toma de las islas se produjo, sin resistencia, ese mismo día. La guarnición, junto a los presidiarios, fue evacuada y puesta en libertad en Pisco. El gobernador de las islas y algunos oficiales quedaron como rehenes para garantizar la seguridad de los españoles residentes en Perú.

A las dos de la mañana del día siguiente, las dos fragatas y la goleta zarparon hacia El Callao, donde fondearon la mañana del 16, con objeto de rescatar un bricbarca mercante español, el *Heredia*, retenido en aquel puerto. Realizado el rescate sin oposición, la escuadra volvió a las islas, donde, «con el objeto de dejar al Gobierno de S.M. libre de todo compromiso»⁴³, se permitió que continuara el comercio normal de guano.

A pesar de esa prudencia mostrada con el comercio del guano, el mismo día de la ocupación, Salazar y Hernández-Pinzón redactaron una declaración sobre la toma de posesión, en cuyos considerandos se decía que «la propiedad de las mencionadas islas puede reivindicarse por el Gobierno de S.M.»⁴⁴. El uso de esta expresión supuso un error diplomático que fue visto como muestra de la política intervencionista de España y puso a toda la costa del Pacífico en contra de la escuadra.

Perú cortó los suministros a las islas y bloqueó el abastecimiento de la flota, tarea a la que se sumó Chile, primero de forma discreta y, finalmente, declarando la guerra a España. La cuestión del avituallamiento de la flota comenzaba a ser crítica.

El Ministerio de Estado intentó reconducir la crisis con un comunicado donde declaraba que «la reivindicación de una parte del territorio peruano no ha entrado nunca en las ideas del Gobierno de S.M.» y condenaba el uso de la palabra «reivindicación» en la declaración antes citada⁴⁵.

Pero, simultáneamente, por real orden de 26 de junio se aprobó la toma de las islas y se ordenó su retención en tanto Perú no resarciera las ofensas realizadas a España en la persona de su enviado Salazar⁴⁶. En la misma orden se anunciaba el envío de las fragatas *Blanca* y *Berenguela* y de la corbeta *Vencedora*. Posteriormente, por otra real orden (18 de agosto) se envió la *Villa de Madrid*.

A finales de mayo, en una revisión de la documentación dejada a bordo por Salazar, se descubrió el documento que este había ocultado⁴⁷. Así pues, Hernández-Pinzón se dio cuenta del engaño de que había sido víctima al habersele ocultado el segundo pliego de las instrucciones: «... ¡cuán lejos estaba yo de presumir que dicho documento era el más esencial y la clave de cuanto debía hacerse, y que se me ocultó maliciosamente con el fin de llevar a

(43) AGMAB, 1994: vol. III, doc. 612, «Comandancia general de la Escuadra del Pacífico».

(44) *Ibidem*, p. 27.

(45) Circular del Ministerio de Estado de 24 de junio de 1864.

(46) HERNÁNDEZ-PINZÓN, p. 167.

(47) *Ibidem*, pp. 162-163.

cabo sin embarazo alguno la idea de tomar las islas de Chincha que hace años estaba fija en el Sr. Mazarredo con el carácter de monomanía!»⁴⁸.

En octubre, en respuesta a un cuestionario elaborado por el Ministerio de Estado, en relación a las islas Chincha el Ministerio de Marina respondía que, «llegado el caso de hacer la guerra al Perú, nuestra más apremiante atención debe ser la conservación de las islas de Chincha como base de operaciones y como prenda pretoria, de cuya producción podamos disponer franca y definitivamente para proporcionarnos con su venta los recursos de boca y guerra que en cambio nos facilite el comercio de Europa o de los Estados Unidos de América»⁴⁹.

El 25 de noviembre, la *Tetuán*, fondeada con el resto de la escuadra en la bahía de Pisco, se perdió por un incendio accidental, de modo que la escuadra, que ya arrastraba problemas de abastecimiento de carbón y víveres, quedó reducida a la *Resolución*, la *Covadonga* y la recién llegada *Vencedora*.

A finales de octubre, el Gobierno decidió relevar a Hernández-Pinzón por José Manuel Pareja⁵⁰, a quien nombró además representante plenipotenciario frente a Perú. La sustitución se llevó a cabo el 7 de diciembre, unas semanas antes de la arribada de las fragatas de refuerzo. En su parte de relevo, Hernández-Pinzón hacía constar la falta de pertrechos navales que afectaba a la *Resolución* y la *Covadonga*, que además necesitaban limpiar sus fondos –en especial la última– y presentaban serios problemas en sus calderas. Asimismo comunicaba que en la escuadra se había padecido una alta incidencia de tisis y que se habían perdido dieciocho hombres por fallecimiento y sufrido 96 desertiones⁵¹. La escuadra se había reforzado con diversos barcos mercantes fletados para su abastecimiento. La *Resolución* se encontraba entonces enfrascada en la reparación de las chumaceras de su hélice.

El día 30 de diciembre llegó a la bahía de Pisco un representante peruano con objeto de alcanzar un acuerdo con Pareja. Las conversaciones se iniciaron en la fragata *Villa de Madrid*, donde Pareja había trasladado su insignia. Tras diversas complicaciones, el acuerdo se alcanzó el 27 de enero de 1865.

A pesar de la formalidad, el ambiente social en Perú continuaba alterado. Unos días después de la firma, la escuadra fondeó en El Callao, y sus jefes fueron a Lima invitados por el presidente de la República. Los miembros de la tripulación libres de servicio bajaron a tierra. Grupos radicales organizaron tumultos contra los españoles, a consecuencia de los cuales resultó asesinado el cabo de mar de la *Resolución* Esteban Fradera.

Una vez, aparentemente, resuelta la cuestión de Perú, llegó el turno de resolver los desencuentros con Chile. Allí, algunos periódicos atacaban con dureza a España y, durante el conflicto con Perú, a pesar de la declaración de

(48) AGMAB, 1994: vol. III, doc. 613, «Comandancia general de la Escuadra del Pacífico».

(49) AGMAB, 1966: vol. I, doc. 6, «Cuestionario del Ministerio de Estado al de Marina sobre el problema en Perú y respuestas dadas a cada uno de los puntos».

(50) AGMAB, 1994: vol. III, doc. 623, «Dirección de personal del ministerio de Marina al jefe de la Escuadra del Pacífico».

(51) HERNÁNDEZ-PINZÓN, p. 179.

neutralidad, se permitió el avituallamiento de los barcos peruanos y no así el de los de la escuadra, la cual tuvo que negociar sus suministros de carbón y víveres en Panamá o San Francisco. En ese sentido, el ministro de Estado escribía en marzo a su representante en Chile que a las ofensas inmotivadas «se opongan los actos de energía que demuestren la virilidad de España y su firmeza para exigir el inmediato desagravio» (NOVO Y COLSON: 1882, p. 314, n. 1).

Mientras tanto, el 19 de enero de 1865 fue nombrado nuevo comandante de la *Resolución* el capitán de navío Carlos Valcárcel⁵², quien tomó posesión el 6 de marzo. El 5 de mayo arribó a El Callao la fragata blindada *Numancia*.

El 21 de julio de ese año cayó el gobierno de Narváez, el cual fue sustituido por uno de la Unión Liberal que, con una actitud más agresiva hacia Chile, destituyó al embajador y nombró a Pareja, recientemente ascendido a teniente general, plenipotenciario también para Chile. Sus instrucciones incluían mantener una actitud enérgica en la reclamación por los agravios y, en caso de ser desatendido, declarar el bloqueo a los puertos chilenos (NOVO Y COLSON: 1882, p. 321).

Recibidas las instrucciones el 7 de septiembre, Pareja se dirigió a Valparaíso con el grueso de la escuadra, dejando a la *Numancia* en El Callao. Una vez rechazado el ultimátum por el gobierno chileno, y repuestas las existencias de carbón, Pareja decretó el bloqueo de los puertos chilenos el 26 de septiembre.

La *Villa de Madrid* quedó bloqueando Valparaíso; la *Resolución*, los puertos de Tomé y Talcahuano, en la bahía de Concepción; la *Blanca*, el puerto de Caldera, y la *Berenguela*, el de Coquimbo. Quedaban así bloqueados todos los puertos chilenos de valor comercial, pero se dejaba la flota dispersa y en libertad de movimiento a la corbeta chilena de hélice *Esmeralda*. Esta corbeta, de 854 toneladas y armada con veinte cañones, era la amenaza más significativa que afrontaba la escuadra; no suponía un riesgo para las fragatas, pero sí lo era para los buques menores y los mercantes de suministro.

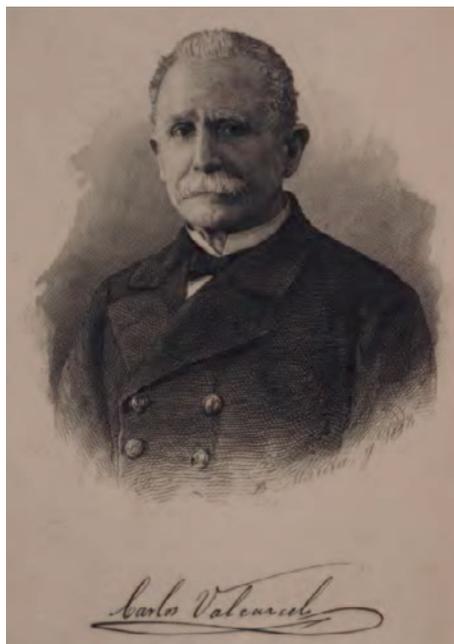


Fig. 7. Carlos Valcárcel. (FUENTE: NOVO Y COLSON: 1882, p. 134)

(52) *Gaceta de Madrid*, 8 de febrero de 1865, p. 1, «Parte oficial. Resoluciones tomadas por el Ministerio de Marina» (19 de enero).

El 6 de noviembre triunfó la revolución en Perú. Temiendo que esto llevara a la concentración de las fuerzas navales peruanas y chilenas, Pareja ordenó la reunión de la *Blanca* y la *Berenguela* en Caldera, por ser un puerto de mayor importancia, quedando la *Covadonga* encargada del bloqueo de Coquimbo. Cuando se ordenó a esta última volver a Valparaíso, fue apresada por la *Esmeralda* durante la mañana del 26 de noviembre. El apresamiento causó gran conmoción en la escuadra y, en especial, en su comandante, que unos días después (el 30 de noviembre) se suicidó.

A principios de diciembre salían los buques de la Armada peruana de El Callao sin ser obstaculizados por la *Numancia* por no mediar declaración de guerra⁵³.

Como consecuencia de todo lo anterior, Casto Méndez Núñez, hasta entonces comandante de la *Numancia*, quedó al mando de la escuadra. En una de sus primeras comunicaciones como jefe de la escuadra al Ministerio de Marina, advertía del poco satisfactorio estado del material disponible y de lo escasamente apropiados que resultaban sus barcos para el tipo de guerra al que se estaba enfrentando: «... sin presentarse el enemigo al combate, sino guerra de recursos, el corso; con buques todos más andadores que los nuestros, y en su consecuencia, burlando nuestra superioridad»⁵⁴, y sin poder contar con un puerto donde abastecerse y reparar sus averías.

Las instrucciones recibidas desde Madrid, en línea con ese punto de vista, consideraban la destrucción de la flota combinada como castigo suficiente, «debiendo V.E. recurrir al bombardeo de los puertos solo en el caso de no ser posible apoderarse de las Escuadras enemigas ni echarlas a pique»⁵⁵. La voluntad del Gobierno quedaba clara en el comunicado del ministro de Estado de enero de 1866: «... más vale sucumbir con gloria en mares enemigos, que volver a España sin honra ni vergüenza» (NOVO Y COLSON: 1882, pp. 403-404, n. 1).

El 18 de diciembre se ordenó la salida hacia el Pacífico de la fragata de hélice *Almansa*. El 26, la *Resolución* partió rumbo a las islas de Juan Fernández, ante las noticias que situaban allí a la perdida *Covadonga*. A su vuelta hubo que revisarle de nuevo el timón. Durante enero se siguió buscando a la flota chileno-peruana por las costas de Chile. A principios de febrero, la *Blanca* y la *Villa de Madrid* localizaron a gran parte de la flota combinada (no estaba la *Esmeralda*, pero sí la capturada *Covadonga*) en la isla de Abtao, junto a Chiloé. Allí, el 7 de febrero, se entabló un duelo artillero en el que la combinada no pudo ser eliminada por ser la zona inaccesible para las fragatas, debido a su poca profundidad y a la abundancia de escollos.

A pesar de que algunas noticias llegadas a la Península aseguraban la victoria y el apresamiento de la *Esmeralda* y la *Covadonga* por la *Resolución*,

(53) AGMAB, 1966: vol. 1, doc. 48, «Méndez Núñez al ministro de Marina».

(54) *Ibidem*, doc. 88, «Méndez Núñez al ministro de Marina».

(55) *Ibidem*, doc. 101, «El ministro de Estado al de Marina».

lo cierto es que resultó imposible localizar y destruir a la flota combinada. Fue entonces cuando se decidió el bombardeo de Valparaíso.

Se concedieron cuatro días para la evacuación del personal civil y se pidió marcar con banderas blancas las iglesias, hospitales y otros lugares de beneficencia. Cinco almacenes fiscales, la Bolsa, la estación y otros edificios oficiales fueron señalados como objetivos. Se designó para el bombardeo a las fragatas *Blanca*, *Villa de Madrid* y *Resolución*, y a la corbeta *Vencedora*, que se situaron a una media milla de sus objetivos. La *Numancia* quedó en reserva, mientras que la *Berenguela* quedaba como protección del convoy de mercantes y presas.

El bombardeo se inició poco después de la mañana del día 31 de marzo de 1866, y concluyó unas tres horas después. Se saldó con dos muertos y catorce millones de duros en pérdidas, doce de ellos correspondientes al valor de las mercancías en los almacenes fiscales. Una vez concluido el bombardeo, se procedió al carboneo de los buques en la bahía, donde se les unió la *Almansa* el 10 de abril. El 15 la escuadra abandonó definitivamente la bahía de Valparaíso rumbo a El Callao, adonde llegó el 25, quedando fondeada junto a la isla de San Lorenzo, unas dos millas al suroeste del puerto. Allí se reportó la aparición de escorbuto en la *Villa de Madrid* y en la *Berenguela*⁵⁶.

El 27 de abril, Méndez Núñez redactó un manifiesto al cuerpo diplomático residente en Lima, por el que concedía un plazo de cuatro días para que súbditos extranjeros y población civil abandonasen la población.

Las defensas de la plaza eran formidables. Disponía de cuatro cañones Armstrong de trescientas libras en torres blindadas, situados por mitades en los extremos norte y sur de las defensas. Entre ellos y la ciudad había otros cinco cañones Blackely de 450 libras tras parapetos de tierra, apoyado todo esto por siete baterías en tierra y por los barcos de su escuadra, con un total de unos 38 cañones de 32 cm y cuarenta de dieciséis. Además, se habían dispuesto numerosos torpedos (minas) a cierta distancia de la costa, con ignición por chispa eléctrica encendida desde tierra mediante cable.

A las once de la mañana del 2 de mayo⁵⁷, una vez que se retiró la niebla imperante a primera hora, se tocó zafarrancho. Las fragatas *Numancia*, *Blanca* y *Resolución* se posicionaron para atacar las baterías del sur de la plaza; la *Almansa* y la *Vencedora* ocupaban el centro, frente al puerto, mientras que la *Berenguela* y la *Villa de Madrid* se situaron frente a las baterías del norte.

A las 11:45 la *Numancia* disparó la primera bala. Todos los buques estaban en su posición, entre la línea de costa y las minas, mucho más cerca de la costa de lo que los defensores habían esperado, rozando un fondo lodoso de ocho o nueve metros de profundidad media. Esto les permitió evitar la explosión de las minas, además de que los disparos de los cañones de gran

(56) AGMAB, 1966: vol. II, doc. 348, «Don Fernando Oliva a Méndez Núñez».

(57) El plazo concluyó el 1 de mayo. Probablemente Méndez Núñez prefirió esperar al día siguiente por lo emblemático de la fecha.



Fig. 8. El bombardeo de El Callao visto desde la isla de San Lorenzo. (FUENTE: *Le Monde illustré* de 18 de junio de 1866, p. 376)

calibre, para los cuales los barcos de madera no tenían defensa, les pasaban por encima.

Hacia las cinco de la tarde, próximo el ocaso, se hizo señal de cesar el fuego y volver al fondeo de la isla de San Lorenzo. Solo tres cañones de la plaza respondían al fuego. El combate se saldó para la escuadra con 44 muertos y 83 heridos. Excepto la *Berenguela*, que sufrió un cañonazo en su línea de flotación, el resto de los buques salió del encuentro con averías menores.

La *Resolución* mantuvo el fuego, junto a la *Numancia*, la *Almansa* y la *Vencedora*, hasta el final de la jornada. Logró incendiar varios puntos de la ciudad y enmudeció varios cañones. Disparó 1.304 proyectiles de todo tipo. El mastelero de velacho quedó inutilizado, y el palo trinquete, rendido por debajo de las cacholas. Varios botes fueron desfondados, y recibió otros balazos en casco y aparejo. Sufrió la pérdida de tres hombres, además de tres heridos y nueve contusos.

Durante el combate se situó a poco más de media milla de las baterías, en una zona con fondo fangoso, donde quedó varada con el timón suspendido unos veinte centímetros. Tras maniobrar para tomar más fondo, pudo continuar el combate⁵⁸.

El tornaviaje

El 9 de mayo concluyeron las reparaciones mínimas necesarias para emprender el regreso y se había completado el carboneo. Méndez Núñez

(58) AGMAB, 1966: vol. II, doc. 361, «El comandante de la fragata *Resolución* a Méndez Núñez».

había manifestado al ministerio su intención de volver por el cabo de Buena Esperanza, en consideración a las dificultades que para la *Numancia* presentaba el de Hornos, especialmente en invierno, y a la escasez de ropa adecuada para las tripulaciones. Desde el ministerio se le pidió modificar esos planes, dado el largo tiempo que la Península y las Antillas quedarían desprotegidas frente a ataques corsarios. Se le sugería asimismo que, en caso de precisar mantenimiento mayor en los buques, se dirigiese a San Francisco⁵⁹.

Sin embargo, llevar la escuadra a San Francisco, alejada y a sotavento de las costas peruanas, hubiese retardado el regreso sin que fuera de utilidad para el propósito manifestado. Con estas consideraciones, Méndez Núñez decidió dividir la escuadra. La *Numancia* y la *Berenguela*, muy dañada en el combate, junto al transporte *Marqués de la Victoria* y otros transportes menores volverían con escala en Filipinas, mientras que el resto lo haría por el cabo de Hornos.

Antes de zarpar, la junta de facultativos advirtió que, además de los casos diagnosticados de escorbuto en la *Villa de Madrid* y la *Berenguela*, habían aparecido casos sospechosos en la *Resolución* y la *Blanca*, sin que pudiera descartarse su aparición en otros buques. Las razones de este brote estaban en la falta de alimentos frescos, las frías temperaturas y el exceso de humedad. Con estos antecedentes, escasos de alimentos y faltos de ropa de abrigo, la escuadra se separó el 10 de mayo con intención de pasar, una parte de ella, el cabo de Hornos.

Conforme se fue avanzando hacia el sur, el escorbuto se iba extendiendo entre la tripulación de la *Resolución* y hubieron de suspenderse ejercicios y organizar una tercera guardia para aumentar el descanso del personal.

El 1 de junio, navegando ya en demanda del cabo, a la escuadra le llegó un tiempo duro del norte que la separó definitivamente. Los días siguientes sufrió frecuentes chubascos de nieve y granizo, que dejaban la cubierta blanca y resbaladiza: «Bajo cubierta no era el cuadro menos desolador: los enfermos, que primero ocuparon la enfermería y después llenaron el sollado, se encontraban ya en la batería en bastante número». Cada día morían uno o dos enfermos (FERY Y TORRES: 1882, p. 48).

A falta de horizonte, la fragata llevaba varios días navegando a la estima, cuando, en la amanecida del 13 de junio, se dio la voz de «¡tierra por la proa!». La fragata llevaba instalada la caña de respeto y, a la orden de arribada urgente, «con violencia la cerraron a la banda; el buque obediente a la pala, cayó a sotavento dejando la costa avistada por la amura» (FERY Y TORRES: 1882, p. 57). Se había roto la espiga del dado de hierro donde entra la caña de respeto. Tras la maniobra, el buque se quedó sin gobierno. La tierra en cuestión eran las islas de Diego Ramírez.

La inspección del timón no permitió detectar el punto de fallo, pero la fuerte holgura que presentaba aconsejó cortar la madre por cerca de la limera. Los siguientes días el barco fue al gareté, a veces navegando de través en medio

(59) *Ibidem*, doc. 384, «El ministro de Marina a Méndez Núñez».



Fig. 9. El bote de la *Resolución* sale en busca de ayuda. (FUENTE: SANTIAGO Y HOPPE, p. 28)

del temporal «porque no fue posible darle gobierno por medio de ninguna de las cuatro espadillas que se ensayaron»⁶⁰.

Navegando sin gobierno, pasaron el día 15 por la noche a unas doce millas de la isla de los Estados, unas 240 millas al noreste de Diego Ramírez. La noche del 18 al 19 se distinguieron las luces de un barco, por lo que se encendieron bengalas en demanda de auxilio.

El barco resultó ser la fragata danesa *Peter Fordt*. Se intentó el remolque, pero el mucho mar rompió el cabo guía que se había podido hacer llegar en una arriesgada maniobra. En su lugar se logró transbordar a 35 enfermos, junto con un médico y un guardiamarina para su cuidado; a medianoche del 21 subió el viento, perdiéndose el bote y quedando separados definitivamente ambos barcos⁶¹.

Finalmente, en su deriva, la madrugada del 22 de junio la *Resolución* llegó a la isla de los Leones Marinos, unas noventa millas al suroeste de Puerto Stanley. El día 24 salió una comisión, a cargo del teniente de navío Cecilio de Lora, en demanda de auxilio hacia aquel puerto, adonde arribó once horas después con la fortuna de encontrar en él al vapor inglés *Spitful*, que inmediatamente salió en busca de la fragata. Al anochecer del día 27, la *Resolución* llegaba a remolque a Puerto Stanley.

En aquel puerto se encontraba la fragata danesa, la cual, a falta de mejores instalaciones en tierra, sirvió de buque hospital. A pesar de la mejora experi-

(60) AGMAB, 1994: vol. III, doc. 738, «Carlos Valcárcel, comandante de la fragata *Resolución*, al comandante general de la Escuadra del Pacífico».

(61) *Ibíd.*, doc. 775, «Diario de navegación de Cecilio de Lora a bordo de la fragata *Resolución*».



Fig. 10. Entrada en Cartagena. (FUENTE: SANTIAGO Y HOPPE, p. 35)

mentada por la mayoría de los enfermos, todavía catorce de ellos fallecieron en las Malvinas. En aquel puerto, a pesar de lo precario de las instalaciones, se fabricó un nuevo timón; sin embargo, fue imposible reparar el codaste, por lo que no se pudo reponer la hélice, y el resto de la navegación hubo de hacerse exclusivamente a vela.

La *Resolución* permaneció en las Malvinas hasta el 18 de septiembre, cuando, acompañada del vapor *Colón*, enviado por Méndez Núñez en su auxilio, y una vez repuesto el timón, salió en demanda de Montevideo y de ahí hacia Río de Janeiro, donde estaba reunida el resto de la escuadra. Allí, tras revisar el timón, se llegó a la conclusión de que «tanto el timón como el falso codaste y popa de este buque prestan en la actualidad toda clase de seguridades para efectuar el viaje a la Península»⁶². En consecuencia, la *Resolución* salió de Río de Janeiro el 29 de octubre en demanda de Cartagena, puerto al que había sido destinada.

La llegada a Cartagena, donde fue recibida con toda clase de homenajes, se produjo al anochecer del día 31 de diciembre de 1866, cuatro años, cuatro meses y veinte días después de su partida.

Epílogo

No fue la *Resolución* la única de las fragatas de la escuadra con problemas en su timón. La *Almansa* también sufrió averías que, aunque pudieron ser

(62) *Ibidem*, núm. 759, «Méndez Núñez al ministro de Marina».

remediadas, llevaron a Méndez Núñez a reportar los problemas de diseño que presentaban estos timones, por no tener la madre de hierro⁶³. Por otra parte, ya estaba clara la superioridad de los buques blindados, por lo que la *Resolución* entró en gradas para su transformación en fragata blindada. En unos pocos años, el concepto fragata de hélice había quedado obsoleto.

A la fragata se la dotó de un blindaje parcial y se le rediseñó la artillería, lo que hizo que su desplazamiento se incrementase unas doscientas toneladas y que su velocidad máxima se redujese a menos de siete nudos, perdiendo así gran parte de las virtudes marineras que había tenido. En el primer aniversario del fallecimiento de Méndez Núñez, con la *Resolución* todavía en gradas, el Gobierno decidió dar a la fragata transformada el nombre del almirante⁶⁴. Así pues, la que empezó siendo *Nuestra Señora del Patrocinio* terminó llamándose *Méndez Núñez*.

La caída de las Bolsas en París y Londres, motivada por la guerra austro-prusiana y la crisis de los ferrocarriles en Europa, provocó una importante crisis en España desde finales de 1866, crisis agravada por una fuerte sequía y el encarecimiento de las importaciones de algodón (base de la incipiente industria textil catalana), derivado de la guerra de Secesión norteamericana (1861-1865). Estos factores, entre otros, tuvieron un fuerte impacto social y político que provocó el final del periodo de relativa estabilidad y prosperidad de la década anterior.

Esa situación también influyó en que el final de la *Resolución* coincidiese con el agotamiento del periodo de refuerzo en la Armada. El presupuesto que le fue consignado para el ejercicio 1867-1868 (14,1 millones de escudos) fue un 47 por ciento inferior al promedio de los tres ejercicios anteriores, aun incluyendo en esa cantidad un crédito de 3,2 millones de escudos para el pago de los gastos de guerra.

Las hazañas de la *Resolución*, como parte de la escuadra que por aquellos años se construyó, fueron una muestra del espejismo de progreso en que vivió España bajo los gobiernos de la Unión Liberal. Tras unos años de proyección exterior (Marruecos, Cochinchina, Santo Domingo, México y el Pacífico), las fuerzas armadas españolas se veían obligadas a volver a desenvolverse en conflictos civiles: la guerra cantonal (1873-1874), la Tercera Guerra Carlista (1872-1876) o la de Cuba (1868-1878).

Bibliografía

- ARCHIVO GENERAL DE LA MARINA ÁLVARO DE BAZÁN (1966-1974), *Documentos relativos a la campaña del Pacífico (1863-1867)* [3 vols.] Madrid, Museo Naval. Disponible en <https://patrimoniocultural.defensa.gob.es/es/centros/archivo-marina-alvaro-bazan/coleccion>
- BARREIRO, Agustín J. (1926). *Historia de la Comisión Científica del Pacífico (1862 a 1865)*. Madrid, Museo Nacional de Ciencias Naturales.

(63) AGMAB, 1966: vol. II, doc. 414, «Méndez Núñez al ministro de Marina».

(64) *Gaceta de Madrid*, 23 de agosto de 1870, p. 1, «Ministerio de Marina. Orden».

- CARRERAS, Albert y TAFUNELL, Xavier (coords.) [1989]. *Estadísticas históricas de España, siglos XIX y XX*. Madrid, Fundación BBVA.
- ALMAGRO, Manuel de (1866). *Breve descripción de los viajes hechos en América por la comisión científica enviada por el Gobierno de S.M.C. durante los años de 1862 a 1866*. Madrid, Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de (1999). *Crónica de la Marina española en el siglo XIX I, 1800-1868*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- ESCRIGAS RODRÍGUEZ, Juan (junio 2015). La fragata *Resolución* en la Escuadra del Pacífico (1862-1867) [I]. *Revista General de Marina*, 268, 903-915.
- (julio 2015). La fragata *Resolución* en la Escuadra del Pacífico (1862-1867) [III]. *Revista General de Marina*, 269, 105-114.
- FERY Y TORRES DE VILDÓSOLO, Alejandro (1882). *Viaje de regreso de la Resolución*. Madrid, Imprenta de Fontanet.
- G.^ª MARTÍNEZ, José Ramón (1991). Análisis militar del combate del 2 de mayo de 1866. *Revista de Historia Naval*, 32, 45-36.
- (1999). *El combate del 2 de mayo de 1866 en El Callao: resultados y conclusiones tácticas y técnicas*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- (2003). «La demostración y el simulacro naval de Alicante (junio 1862)». En HUGUET CHANZÁ, José (coord.) *Las fotografías valencianas de J. Laurent*. Ajuntament de València, 79-95.
- LÓPEZ-OCÓN, Leoncio y PUIG-SAMPER MULERO, Miguel Ángel (1987). Los condicionamientos políticos de la Comisión Científica del Pacífico: nacionalismo e hispanoamericanismo en la España bajoisabelina (1854-1868). *Revista de Indias*, 67, 667-682.
- NOVO Y COLSON, Pedro de (1882). *Historia de la guerra de España en el Pacífico*. Madrid, Imprenta de Fontanet.
- ORELLANA BRICEÑO, M.^ª Soledad (2009). El bombardeo a Valparaíso: curiosidades y detalles olvidados en la generalidad de la historia. *Revismar*, 5, 472-479.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro (1988). *De imperio a nación: crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*. Madrid, Alianza Editorial.
- PRIDA Y PALACIO, Pedro de (1862). «Postración de nuestra Marina y su renacimiento». *La Asamblea del Ejército y de la Armada III*, 349-361.
- PUIG-SAMPER MULERO, Miguel Ángel (2005). Ciencia y nación. La comisión científica del Pacífico: crónica de la organización de una expedición romántica. *Sociedad Geográfica Española*, 22, 86-93.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel (1980). *La construcción naval militar en España, 1730-1980*. Madrid, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (1999). *La Armada española, la campaña del Pacífico 1862-1871: España frente a Chile y Perú*. Madrid, Aqualarga.

Archivos y hemerotecas

- Archivo del Museo Naval de Madrid, HERNÁNDEZ-PINZÓN Y ÁLVAREZ, Luis: «Diario de la navegación practicada al Océano Pacífico con las fragatas y goleta *Resolución*, *Triunfo* y *Covadonga*», sign. AMN-Ms. 0976.
- , SANTIAGO Y HOPPE, Javier de: «Álbum de la Guerra del Pacífico. Años 1863 a 1867», sign. AMN 0619-Ms.1962/000.
- Biblioteca Virtual de Defensa, *Estado General de la Armada*. Disponible en <https://biblioteca-virtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/consulta/registro.do?id=36562>
- Hemeroteca de la *Gaceta de Madrid*. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/gazeta.php>
- Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España. Disponible en <https://hemerotecadigital.bne.es/hd/es/advanced>