

LA ESTACIÓN NAVAL DE GUINEA Y EL GOBIERNO DE LOS BRIGADIERES

José CERVERA PERY
General Auditor (R)

Una difícil consolidación

Tras la frustrada expedición Lerena (1843), que debía hacer valer los derechos de soberanía española en Fernando Poo, después de haber sido rechazados ante la indignación popular, el disparatado proyecto de venta de la colonia, se organiza otra bajo el mando militar del capitán de fragata Nicolás de Manterola (1845) y la dirección política y administrativa del cónsul español en Sierra Leona. Tampoco logró los objetivos deseados de asentamiento y consolidación, y habrá que esperarse para ello hasta 1859, cuando, con la llegada a la isla del capitán de fragata Carlos Chacón Michelena, se abre ya una serie ininterrumpida de gobernadores que van a regir en épocas de mayor o menor fortuna los destinos de la Guinea Española.

De aquí en adelante se abre un período ingrato que corresponde a la época más árida de la colonización, de amargos resultados o de experiencias desconsoladoras; un tiempo oscuro sin grandes glorias ni graves tragedias que aportar, pero donde hay que seguir el camino emprendido y en el que no han de faltar esperanzas y desilusiones, estacionamiento, interrupciones y retrocesos. Lógico es que en estas incómodas perspectivas la acción de la Marina como gestora de una incipiente colonización de aquellos territorios tropicales no tenga el relieve o proyección deseada. Serán, por tanto, años ingratos y difíciles en la búsqueda de la consolidación. La continuidad histórica de la presencia española en Guinea parece haberse logrado con el mandato del gobernador Chacón y la aplicación de sus primeras disposiciones. La sucesión en el ámbito gubernamental no ha de interrumpirse, pero a veces costará tanto y tan improbables esfuerzos mantener esta ligazón que el desaliento y el desánimo cunden y se apoderan de las voluntades más ilusionadas. Un nuevo giro de la política colonial propicia el relevo del marino Chacón por el brigadier José de la Gándara, quien, llegado a Fernando Poo a bordo de la goleta *Ferrolana*, asume el mando superior de las posesiones, mientras que el teniente de navío Ignacio García de Tudela, comandante de la goleta *Santa Teresa*, se hace cargo de la Estación Naval, siendo por tanto dicho barco el primer navío español que inicia la serie de estos adelantos centinelas que tanta historia hicieron (1).

(1) La abundante documentación que se conserva en el Archivo Histórico de la Armada de El Viso del Marqués es una fuente de primera mano para seguir las vicisitudes, en muchos casos admirables, de estos pequeños barcos, que soportaron sobre sus quillas todo el peso de una misión histórica.

Comienza entonces el gobierno de los brigadieres, que va a durar hasta 1869, ya que, tras la llamada «revolución gloriosa» del año anterior, se proclama un nuevo estatuto para los territorios. Diez años repartidos entre los gobernadores De la Gándara, López Ayllón, Gómez de Barreda y Souza Gallardo. Diez años en los que parece que la Marina va a quedar relegada a un segundo plano, aunque bien pronto se ha de ver que no es así, pues incluso en el primer mandato militar el brigadier De la Gándara eleva en 1861 una memoria al Ministerio de Ultramar en la que subraya la conveniencia de que la autoridad de gobernador y de comandante de la Estación Naval sean ejercidas por una misma persona, para obviar dificultades de mando y vencer obstáculos que frecuentemente crean embarazos perjudiciales al servicio (2).

La Estación Naval y sus precariedades

Diez años son, por tanto, los que, junto al gobierno honestamente ejercido por los brigadieres, permanecen hombres y buques de la Estación Naval en actitud subordinada, lealmente colaboradora y esforzadamente disciplinada. Pero ¿hubo realmente Estación Naval en Fernando Poo tal y como la preveía el estatuto orgánico de 1858 y alegremente vaticinaba la entusiasta *Crónica Naval*, que dirigía el marino Lasso de la Vega? Si se consultan los legajos del Archivo Histórico de la Armada relativos a las operaciones y estado de los buques en la Estación Naval fernandina durante la citada década, se verá que la fragata *Isabel II* bien pronto queda convertida en pontón, e igual suerte seguirá la *Perla*, que arriba a Santa Isabel transportando víveres y en la que son alojados los deportados políticos conducidos por la urca *Marigalante*. Su hermana, la *Santa María*, ha de ser habilitada como hospital al resultar insuficiente el emplazado en tierra. Las goletas *Ceres* y *Wad Ras* y el bergantín goleta *Constitución* desempeñan eficazmente activas comisiones, y a ellas se unirán en adiciones o relevos a lo largo de todos estos años las de igual clase *Caridad*, *Consuelo*, *Edetana* y *Concordia*, la urca *Pinta* y el bergantín *Alsedo*, convertido después igualmente en pontón. Pero de todos modos nunca se cumplió con efectividad plena lo informado al Ministerio de Ultramar por la Dirección de Armamentos del Ministerio de Marina, a efectos de la confección de presupuesto de que los buques destinados en aquella estación fueran dos fragatas pontón, un bergantín goleta de seis cañones, una goleta de hélice con 60 caballos y un vapor transporte de 120.

(2) Textualmente, la citada memoria, en uno de sus párrafos, expone: «La autoridad del Gobernador y Comandante de la Estación Naval debe ejercerla una misma persona. No hay mejor medio de obviar las dificultades de mando y vencer obstáculos que nacen del espíritu de cuerpo de los Institutos especiales que muchas veces crean embarazos perjudiciales a la convivencia del servicio a pretexto de la inviolabilidad de los arcanos de la ciencia velada a los profanos». A pesar de su retórica algo pedante, se trata del primer informe completo y sobre el terreno que existe de la neófita colonia. En su primer año de mandato, De la Gándara ya veía claro los inconvenientes de una duplicidad de mando y reclamaba para la Marina el papel que le correspondía. Tardaría todavía nueve años en alcanzar la efectividad deseada.

Nombres que hicieron historia

La Estación Naval asocia a esos años apellidos destacados, como los de García de Tudela, Francisco de Paula Navarro, Salvador y Francisco Moreno Eliza —entronque de una ilustre descendencia de marinos—, Andrés de Tosta, Luis Martínez de Arce, Ignacio Pintado, José María Tuero, Juan Martínez Illescas, Juan Flores Zanosa y Rafael Alonso Sanjurjo. Ninguno de ellos podrá escapar a la memoria de la gratitud patria. Ya las primeras víctimas de las fiebres, la disentería y demás dolencias del rigor climático avalan las iniciales páginas de este diario de navegación, signado con la dignidad y el esfuerzo, tan anónimo a veces, de quienes lo redactaron.

Ingrata y ardua tarea la de estos hombres y estos barcos, por la amplitud de menesteres encomendados y la escasez de medios para su desempeño. Lejos del ámbito oficial y del alcance de cualquier disposición protectora; atrasados siempre en los pagos de las consignaciones y presupuestos y sin ver un solo sueldo en muchos meses, en lucha contra la insalubridad, las epidemias, el aislamiento... La mínima y desasistida, casi olvidada, Estación Naval del golfo de Guinea habrá de hacer frente durante todos los años de este ciclo a las mayores estrecheces y sacrificios para poder subsistir y mantenerse siquiera dignamente. Los pequeños y no siempre bien acondicionados barcos habrán de atender a todo y ser empleados en los más dispares cometidos, sirviendo de depósito de víveres, de enfermería, de almacén de pertrechos y de alojamiento de convalecientes en demanda de zonas de mayor salubridad. Han de habilitar compartimientos y sollados para el alojamiento de tropas, colonos y deportados políticos. Sus máquinas jadearán a forzado ritmo en el desempeño de los servicios de vigilancia para la protección de un incipiente comercio que ha de tardar en fructificar; para el transporte de los necesarios y no siempre abundantes avituallamientos, medicinas y pertrechos a las más lejanas zonas de la isla y enclaves continentales; para el adiestramiento de las dotaciones en la práctica de ejercicios militares y marinos, y todavía se buscará tiempo para la hidrografía, con el levantamiento de las primeras cartas y mapas de un desconocido litoral. Las comisiones que continuamente se suceden, directamente encomendadas por el gobernador militar del territorio, se cumplen disciplinadamente y no pocas de ellas son dignas de destacarse por cómo se produjeron y cuánto significaron.

Echar una mano a Inglaterra y Francia

Así como suena, y aunque cueste trabajo creerlo. El conocimiento de algunas de estas interesantes comisiones nos dará cuenta de ello. Por ironías del destino, la primera vez que los cañones de un buque español resuenan en aquellas aguas en convincente ejercicio de autoridad, lo hacen para prestar un buen servicio a Inglaterra, la cual no se ha distinguido ni por su afecto ni por su colaboración en aquellas aguas. A requerimiento del cónsul inglés en

Camerún, que también lo era en Fernando Poo, la goleta *Santa Teresa*, al mando del teniente de navío García de Tudela, fue la encargada de dirimir un pleito entre los reyezuelos Akwa y Bell, ya que el primero de ellos, con insolencia y algo más, había puesto en serio apuro el pabellón inglés en sus dominios. El todavía gobernador español en Fernando Poo Carlos Chacón dictó la orden de operaciones y, tras la intimidación a los litigantes, el alférez de navío Martínez Perry consiguió como trofeo la bandera del levantisco reyezuelo, que claudicó y al que los marinos españoles le exigieron el cumplimiento del tratado que tenía concertado con los ingleses. Un año más tarde, en 1860, es la *Ceres* la que realiza con singular acierto la delicada comisión de hacer abandonar los Elobeyes a unos buques de guerra franceses, los cuales, rechazados en sus pretensiones de convertir en súbdito galo al rey de Corisco, Minga, con carta patente de nacionalidad española, pretenden imponerse por la fuerza en los cercanos islotes de la desembocadura del río Muni nombrando nuevo jefe a un nativo que ofrece su colaboración a Francia. En 1863, un bergantín fue saqueado ferozmente en Elebey, agravando así una serie de pequeñas raquerías que desde tiempo atrás venían sucediéndose con frecuencia. El gobernador, brigadier López Ayllón, dedicó a la represión de tan rastroso delito a la corbeta *Was Ras*, que al mando del teniente de navío Martínez de Arce castigó cumplidamente el desafuero, restableciendo el orden y la seguridad para las operaciones comerciales de los buques de cualquier pabellón que traficara en aquellas belicosas costas. Y, una vez tras otra, la diligente goleta española se presentaba rápidamente dondequiera que su presencia fuera necesaria para reparar entuertos y garantizar la pacífica libertad de navegación, de comercio o de respeto al pabellón, con lo que en estos años de sacrificado esfuerzo iba captando voluntades y afectos de los cobijados bajo el mismo. La Marina en esta década, humilde y casi inadvertida, ajena a las banderías de la metrópoli, en su escasa representación, suplida por el rápido alarde de sus movimientos, fue la más firme colaboradora de las tareas de una difícil colonización, preconizando así una mayor vinculación efectiva en la historia de la Guinea Española.

Hacia la unidad de mando

En 1861, la Dirección de Ultramar remite al Ministerio de Marina la memoria de fin de campaña, suscrita por el gobernador De la Gándara, acerca del estado y porvenir de Fernando Poo, solicitando que se informe al Almirantazgo sobre las reformas que en el mismo documento se proponen y que tienen relación con la Armada. Es de estimar por tanto que, desde el mismo arranque del gobierno de los brigadieres, su primer titular propugne la más completa preferencia de la acción marinera en Guinea sobre cualquier otra. Proposición serenamente razonada por un digno militar que antepone lealtad y patriotismo a intereses personales o a un falso orgullo de cuerpo. De la Gándara, tras la proposición de unicidad en las personas de gobernador y

jefe de la Estación Naval, insiste en el afianzamiento de ésta para que pueda ejercer una acción eficaz y cuya importancia, más que en la fuerza de sus buques, debe sustentarse en la política que se adopte y en las enérgicas instrucciones que deberán darse a sus comandantes, visto el modo ilegal que tienen los cruceros ingleses de perseguir el tráfico de negros con evidente mala fe, en perjuicio del comercio legítimo. El informe del Almirantazgo no se hace esperar y muestra su total conformidad con que el gobernador y el jefe de la Estación Naval sean una misma persona, supliendo la fuerza naval ventajosamente a la militar, con economía de vidas y dineros, porque la salud está tan asegurada en los buques como en peligro en tierra. Pero el proyectos no tendrá arraigo definitivo hasta años más tarde, cuando el más alto organismo consultivo de la nación, el Consejo de Estado, dictamine que las guarniciones y las tripulaciones de los tres buques de guerra con que la Estación Naval se halla dotada bastan para subvenir a cualquiera de las contingencias que allí puedan presentarse, y como quiera que la Armada cuenta también con sus correspondientes cuerpos sanitarios y administrativos, las necesidades públicas no quedarían desatendidas a causa de la supresión de gastos de guerra y se obtendría una importante economía de escudos. En términos claros, que la Marina cargue con todo. Pero debe señalarse que este dictamen tan terminante ha sido motivado por la redacción de otra memoria colonial: la del gobernador López Ayllón, que advierte en sus recomendaciones del frágil terreno que está pisando. Pero, siguiendo el informe del Consejo de Estado, en el documento invocado se define partidario de que en todo servicio que las fuerzas de tierra prestan a la sazón las sustituyan las de Marina, de lo que no puede temerse que resulte inconveniente alguno. Lo razona y justifica inspirándose en modelos franceses, donde el comandante de la División Naval de las costas del África occidental es el gobernador de los expresados establecimientos, asistido por el correspondiente personal subalterno, de manera que este sistema que se propone tiene, en cierto modo, a su favor el factor experiencia.

El resumen final del dictamen en sus conclusiones es también tajante. En la primera de ellas decreta que el gobierno de Fernando Poo y sus dependencias se organice de la manera que queda expuesta, reduciendo sus gastos en las proporciones que se han manifestado (3). Hay prisa por encomendar y atribuir a la Marina todas las funciones colonizadoras de gobierno y administración y, a todo ello, la Marina presta su anuencia más incondicional, pronunciándose en su informe incluso contra la abundancia de funcionarios, que en vez de resultar ventajosa es contraproducente, con una serie de razonamientos y consideraciones tan justos como desinteresados.

(3) El ejercicio económico de Fernando Poo en el año que se estudian las modificaciones por el Consejo de Estado, había sido: para Gracia y Justicia, 33.288 escudos; Guerra, 95.566; Hacienda, 21.566; Marina, 246.864; Gobernación, 34.000, y Fomento, 115.917, arrojando todos los conceptos una suma total de 547.481 escudos. En todos estos presupuestos se observaban acusadas reducciones, a excepción del consignado para Marina, ya que lógicamente muchas de las atribuciones suprimidas iban a converger en ella.

El embate es ya demasiado fuerte para el sostenimiento de un gobierno exclusivamente militar, y si bien es verdad que en cierto modo la revolución de 1868, en la que la Marina tiene un papel tan relevante, va a precipitar las cosas, no es menos evidente que la semilla había sido bien sembrada con anterioridad. Aunque no todo era ortodoxia patriótica en el contenido de las disposiciones innovadoras, la Marina queda emplazada durante un largo período de continuidad y vigencia a asumir la dura tarea de una responsabilidad histórica. A los diez años del gobierno de los brigadieres, junto a las órdenes de operaciones de los buques de la Estación Naval, se sucederán treinta y cinco años de gobernadores marinos que marcaron la dinámica de una época y de un protagonismo de primera línea. Sus semblanzas lo ponen de manifiesto. Pero esto ya es un nuevo capítulo de una vieja historia que merece ser rescatada de las cenizas del olvido.

Bibliografía

- AÑON FLOX, Luis: «La Marina y las expediciones en el reinado de Isabel II» (tesis doctoral), UNED, 1992.
- CERVERA PERY, José: *La Marina española en Guinea Ecuatorial. Sentido y grandeza de una proyección histórica*. Madrid, 1967.
- FRAILE, M.: *Legislación colonial*. Santa Isabel, 1963.