

LUIS DELGADO

El vapor de guerra *Blasco de Garay*

CONTRA EL CARLISMO
Y EN DEFENSA DEL PAPA

U N A S A C A M A R I N E R A E S P A Ñ O L A

Lectulandia

En este nuevo volumen de su colección de novela histórica naval, Una Saga Marinera Española, Luis Delgado aborda interesantes y poco conocidos episodios históricos que tuvieron lugar en la medianía del siglo XIX. Por una parte, se mantienen las aspiraciones carlistas y el nuevo pretendiente, conde de Montemolín, hijo de don Carlos María Isidro, decide reclamar sus derechos y ensangrentar una vez más las tierras de España. Durante esta campaña de actividad guerrera, se producen escasas acciones de mar para los buques de la Armada, enfocadas hacia las costas catalanas. Sin embargo, comienzan a tener lugar diversos avatares históricos, en los que se requiere la presencia de nuestras unidades navales. El primero de ellos, que se contempla por completo en esta obra, aparece cuando el Papa debe abandonar Roma para refugiarse en Gaeta, ante la amenaza de las fuerzas de Garibaldi. Tras muchas vacilaciones, el Gobierno español decide enviar un ejército hacia Italia para ayudar al Santo Padre a recuperar la Santa Sede y los Estados Pontificios. Una escuadra de la Armada, con las unidades principales de que dispone, efectúa el traslado y protección de nuestros soldados desde Barcelona a Gaeta y Terracina.

En el aspecto puramente novelesco, aparecen situaciones dramáticas entre los miembros de la cuarta generación de la familia Leñanza, que ya dominan el escenario de esta colección. Como tantas veces ha sucedido en España, las familias quedan divididas por encontrados sentimientos en los momentos más duros de las guerras civiles y fratricidas que asolaron nuestra tierra de forma repetida.

Lectulandia

Luis M. Delgado Bañón

El vapor de guerra Blasco de Garay

Contra el Carlismo y en defensa del Papa

Una saga marinera española - 25

ePub r1.0
Gand 02.12.14

Título original: *El vapor de guerra* Blasco de Garay

Luis M. Delgado Bañón, 2014

Diseño de cubierta: Sofía Alonso

Editor digital: Gand

Digitalización: cnmcleod

ePub base r1.2

más libros en lectulandia.com

Dedico esta obra a dos excelentes amigos y colegas valencianos, José Ramón Viana y Javier Guerrero. Profundos amantes de la historia militar, cumplen una importante tarea de recopilación documental, a la que se entregan con generoso entusiasmo y magníficos resultados. Para fortuna propia, acuden en mi auxilio y suministran bastantes legajos históricos que he utilizado en muchas de las obras de esta colección. Además y para gozo propio, se trata de dos incansables lectores de la Saga Marinera Española y de mi obra en general. Vaya para ellos mi más sincero y eterno agradecimiento.

Ha sido una suerte que mi buen amigo y compañero, el capitán de navío Antonio de la Vega Blasco, haya escrito y publicado un extraordinario trabajo sobre el Cuerpo de Maquinistas de la Armada, lectura inexcusable para quien desee profundizar en la historia y problemática de nuestras máquinas y sus hombres desde mediados del siglo XIX. He utilizado a fondo la mencionada obra, pero también he bombardeado de forma repetida al autor con infinitas preguntas profesionales. Muchas gracias, Antonio.

Para la bella y enigmática Laura Castilla, inextinguible estrella de Bombay.

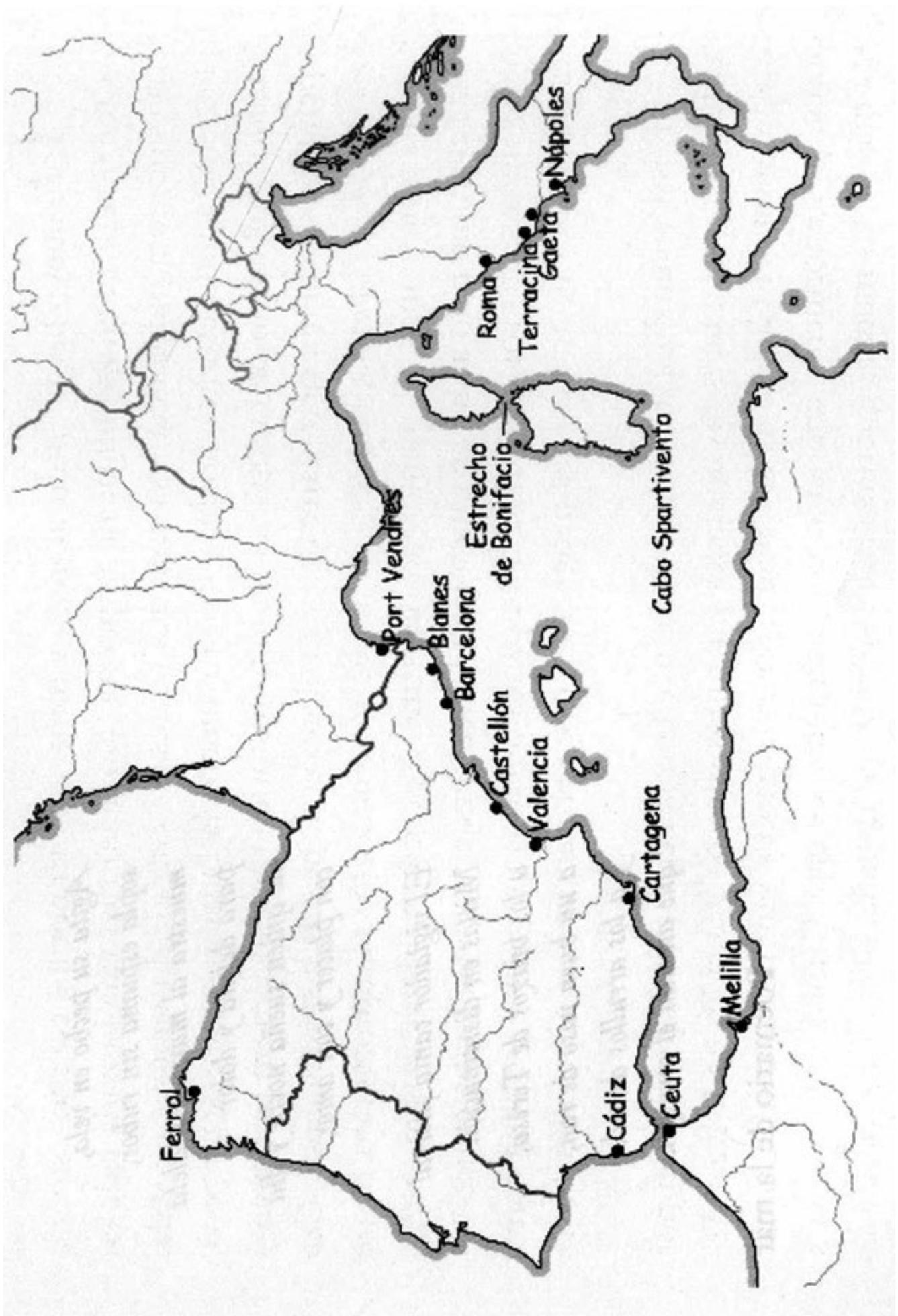
Diversas sugerencias recibidas de amigos y fieles lectores me obligan a recalcar que todos los hechos históricos narrados en las obras de esta colección, así como los escenarios geográficos, cargos, empleos, destinos, vicisitudes personales, especificaciones de unidades a flote o en tierra, así como las situaciones sufridas por ellos se ajustan en un cien por cien a la realidad histórica, de acuerdo a los fondos consultados con la necesaria profundidad y el compromiso adquirido ante documentaciones contrarias. Es mi intención escribir novela histórica y no ese tipo de historia-ficción utilizada con profusión por autores británicos de temas navales. Tan sólo aquellos personajes a los que aparejo las narraciones y episodios claramente novelescos son fruto absoluto de mi imaginación.

*Cinco cuartas a la diestra,
por la banda de estribor,
se zambulle una sirena,
reina del cabo Picón.*

*Agita su pecho en vela,
sopla espuma sin rubor,
muestra al marino su aleta
para delicia y dolor
de quien sueña noche y día
con placer y con amor.*

*El vigiador canta ¡tierra!
Millas en disminución
a los brazos de Teresa,
a un buen vaso de ron,
y a los arrullos de seda
que atracan el corazón.*

Poemario de la mar



Prólogo

De nuevo he de entrar al trapo y tomar el toro por los cuernos, sin aliviarme una onza en la obligación impuesta. No debo caer una jornada más en la provocadora indolencia, esa atractiva cortesana entrada en vapores de seda, que tienta a todo escritor noche y día. Es mucha la tarea que me resta a proa, lanzado en el sueño de cumplir el periodo histórico marcado en un principio y superar los cincuenta ejemplares de esta colección de novela histórica naval, *Una Saga Marinera Española*, empresa en la que me encuentro comprometido desde hace bastantes años. Y mantenido de firme en esa línea de acción, no debo arriar el ánimo palo abajo en una sola pulgada, aunque me alcancen algunos rumores dulces, de esos que brindan en paños dorados un posible mañana como deseada solución, un después peligroso y casi permanente para atacar la faena impuesta.

En el volumen anterior, me entretuve con la llegada de la propulsión por medio del vapor a nuestras unidades y algunos sucesos acaecidos en la Real Armada durante la Guerra de los Siete Años, alargado y sangriento conflicto nacional, posteriormente conocido como Primera Guerra Carlista. Atravesamos una más de las muchas guerras civiles sufridas en España, demasiadas para una nación exhausta y arruinada como la nuestra, con duras actividades para las unidades navales en la mar cantábrica. Y ahora he de continuar con los momentos principales de la historia de la Real Armada en la medianía de aquel funesto siglo, que así podemos catalogar sin excusa al XIX de nuestros muchos pecados.

Nunca he comprendido a los escritores de novela histórica marítima, británicos en su mayoría, cuando ensalzan hasta la cima los avatares acaecidos sobre las aguas a lo largo del siglo XVIII y primer cuarto del XIX, al tiempo que despotrican por la inconsistencia y falta de interesantes novedades navales en el resto de la centuria. Incluso escritores españoles, posiblemente influenciados por comentarios externos, capitulan en esa inconsistente sentencia. Llegan a añadir que el nombrado siglo no ofreció aventuras y episodios de mar como para avanzar una pequeña obra de interés. Estimo tales aseveraciones como un monumental error, posiblemente auspiciado por una falta de adecuada información.

Cuando se asegura que, una vez rematada la era de la vela en la mar, se pierde toda posibilidad de fantasía literaria marítima, entiendo que quien tal monstruosidad asevera se mueve en un profundo extravío histórico y profesional. Porque el paso de la vela al vapor conforma un periodo de extraordinario interés para todos aquellos mínimamente interesados en las cosas de la mar. Se abordaron unos años preñados de incertidumbres, desconocimientos científicos, nuevos y definitivos condicionantes, dudas sobre los recientes sistemas y temor cierto a que acabaran por reventar aquellas

malditas bombas de fuego instaladas en los vientres de los buques. Si importante se apareció en la historia marítima el paso del remo al trapo y la definitiva entrada en la mar oceánica, aunque no se tratara de un movimiento brusco y definitivo, entiendo como más importante, categórico y fulminante este que transformó buques y poderes navales en un santiamén. Si a los condicionantes mencionados se les suma que, en muy poco tiempo, se añadieron, como factores de enorme valor a tener en cuenta, los cañones bomberos, los blindajes y, en tema específico central, lo que acabó por llamarse como la guerra cañón-coraza, comprenderán que las contiendas navales ofrecieron un vuelco de dieciséis cuartas en un periodo de tiempo bastante escaso.

Como ejemplos de los posibles temas de interés marítimo acaecidos en aquellos años que cubren la medianía del siglo XIX, puedo señalar que en apenas un decenio, el que corre de 1848 a 1861, tienen lugar en España, con importante participación de las unidades de la Real Armada, hechos como la Segunda Guerra Carlista, la campaña de Italia en defensa del papa Pío IX y los estados pontificios, la Guerra de África, la expedición a la lejana Cochinchina, la anexión de Santo Domingo a la Corona española y, para acabar, la expedición a México. Pero así se mueve en general este, según algunos, «lánguido y aburrido siglo», en el que parece imposible que nuestra Armada, reducida a mínimos, pudiese cumplir tanto objetivo y mostrarse por alto en el desarrollo de sus obligaciones. Porque algunos de los movimientos expuestos se produjeron de forma más o menos simultánea. Pero no crean que abarcaré en este volumen la torta entera del interesante decenio, sino poco a poco y dejando los dulces necesarios para siguientes ejemplares, que es muy generosa esta colección en cuanto a su tamaño.

El ordinal que ampara este volumen marca un hito importante en la *Saga Marinera Española*. Porque entro nada menos que en el ejemplar vigésimo quinto, cuarta parte del centenar y casi la mitad de la extensión propuesta para la colección entera. Como norma habitual en estos prólogos que siempre abordo con el lógico entusiasmo que se apodera de todo escritor al atacar una nueva obra, debo añadir alguna perla marinera que lo ampare con suficiente favor de sal en su futuro recorrido. Comenzaré citando el *veinticinco*, un juego de dados muy popular en los buques de la Armada entre marineros y grumetes. Los cinco dados obligados se lanzaban con fuerza sobre la cubierta y debían chocar contra el canto de un chillerón colocado al efecto, para mostrar el resultado. A pesar de encontrarse severamente prohibido a bordo, por medio de dicho pasatiempo los hombres de la dotación se jugaban hasta las últimas prendas del vestuario, escasos bagajes personales y pestañas propias, incluida el alma si era necesario. También se denominaba a bordo de los buques de la Armada como el veinticinco, al miembro de la guardia de babor o estribor que debía acometer las labores más peligrosas o menos agradables, sentencia que se cuadraba previamente en suertes por medio de la carta más poderosa. Siempre el juego entrando por batientes.

Para rematar las gotas saladas en el ordinal, ahora en aspecto de pura geografía

marítima, puedo afirmar que en los veinticinco grados de latitud norte se encuentra la ciudad de San Salvador, fundada por los españoles en la isla de Taiwán. Se trata de aquella isla Ferosa o Formosa, una muy acertada acepción, en la que entregamos cuerpo y alma durante el siglo xvii, con expediciones realizadas desde Manila en buques de muy escaso porte y arriesgados pilotos, que incluso levantaron planos de sus costas. La zona norte de la isla fue controlada por España hasta 1642, unos años en los que también se habló nuestro idioma en la lejana isla asiática gracias a los hombres de mar. En fin, que allá donde posemos los ojos en un mapamundi, encontraremos alguna huella hispana de valor, normalmente alcanzada por medio de nuestros buques.

En esta entrega que se adentra con paso firme en la tercera decena de mi colección de novela histórica naval y como en ocasiones anteriores, espero que los lectores disfruten con el examen de sus historias generales o particulares, novelescas o históricas. Estoy seguro de que un elevado número descubrirá hechos poco conocidos pero de trascendental importancia en nuestra historia naval, ese apartado tan ignorado en general por el español de a pie y, no obstante, una parte tan importante en la propia de España. Como norma general, los españoles se sienten muy orgullosos de bastantes aspectos en relación con el fantástico imperio ultramarino que conquistamos y poseímos siglos atrás, sin tener en cuenta los hombres y los medios que lo hicieron posible.

Siguiendo la línea marcada desde un principio para los volúmenes de la colección, a esos retazos importantes de nuestro acontecer naval a lo largo de aquellos años, incorporo los necesarios hechos novelescos de mis personajes de ficción. La saga familiar de los Leñanza, en la que me apoyo para enhebrar estas narraciones históricas, que ya navega de largo por su cuarta generación, aunque todavía la tercera entre al quite en este volumen y se vislumbra la quinta en el horizonte, ofrece el condimento imprescindible en toda obra para hacerla amena y atractiva al lector.

Luis Delgado Bañón

1

Luces en decadencia

Niebla espesa como sopa de gorullo, mar en calma chicha y vapores que se elevaban en jirones finos hacia los cielos desde la superficie de las aguas. Siempre consideré tal estampa capaz de abrir surcos de sangre en la piel del hombre más bragado. Porque si el temporal de barbas blancas se sufre en carnes con violencia y necesidad de entrar en faena dura, la situación de manta trabada y prieta, que llega a impedirte observar los palos de a bordo e incluso los propios pensamientos, se asocia a un camposanto con desfile de las Santas Animas en procesión de duendes. Y cuando se estima que el peligro procede bien tapado desde el más allá, el alma comienza a bombear desgracias anticipadas y coros de naufragio. Para colmar el saco de los males, el horizonte, esa línea que en tantas ocasiones separa la vida de la muerte cierta, quedaba difuminado al punto de dejar de existir, como si mar y cielo se hubiesen fundido en una única perola preñada de desgracias.

A lo largo de toda mi vida, que ya se alargaba en poco más de cuarenta y dos años, siempre asocié los conceptos de niebla y silencio con un cuerpo maléfico y compacto, amadrinado en vuelta hacia dentro y sin costuras. Niebla en tierra, silencio en los valles. Bruma sobre la mar, silencio de muerte en la superficie de las aguas. Incluso, niebla en los pensamientos, silencio del alma. No puede existir mal peor en la existencia de cualquier hombre, que la falta de definición, condición que impide conocer el rumbo necesario de nuestra propia vida. Y es tan cierto como la existencia de la vida y de la muerte, que toda nave sin rumbo de escape navega hacia los fuegos infernales. Bruma alzada, ni blanca ni negra, sino de un gris eterno y ramplón que sumerge la sabiduría y hace emerger la ignorancia.

Tan lúgubres pensamientos desfilaban en rondo por mi cabeza, mientras navegaba en sepulcral silencio con la manta gris parida en firme sobre nuestras cabezas. El viento, un vagajillo ramplón del sudeste que no llegaba a despuntar, apenas apretaba en tientos la vela tarquina^[1] a disposición, cuyo trapo flameaba con pereza sin movimiento definido. Y a bordo de la pequeña lancha, los dieciocho hombres alistados en situación de mar y guerra masticaban su silencio en greñas propias, sin atreverse a pronunciar una sola palabra. Buen momento para achicar el alma de roderas negras, si hubiera lugar a practicar tal ejercicio. Hasta los pensamientos de amor se barrían en gris y perdían cualquier encanto anterior.

A pesar de encontrarnos en los primeros días del mes de marzo de 1847, un intenso frío y una penetrante humedad se dejaban sentir con fuerza huesos adentro en aquella mañana, mientras avanzábamos con moderación por las aguas costeras

catalanas. Debíamos encontrarnos a la altura del promontorio del Montgó o algo más al norte, posiblemente cercanos a tantear de lleno la bahía de Rosas. Así lo entendía al menos, después de navegar más de diez horas emborronado en grises, basando el rumbo en punto de verdadera fantasía^[2] y a ojo de buena mar. Y dados los escasos medios de navegación disponibles en la lancha, con este sistema de largomira propio deberíamos continuar ante la falta de una mínima visión de la costa, con la niebla mantenida a tranca espesa. Pero consideraba nuestra situación tan cercana a la línea de tierra, que aguzábamos el oído para intentar escuchar el ruido de las aguas al golpear con suavidad los rompientes. Menos mal que aquella lancha ofrecía un fondo casi plano y debía ser capaz de entrar a mordida contra las piedras más severas.

Situado en firme a popa de la embarcación, apretaba de continuo el casacon contra el pecho, como cría que necesita del calor materno para sobrevivir. Pero no sólo el efecto del viento húmedo y la baja temperatura mañanera me achicaban el corazón. Influía de forma decisiva la misión impuesta a la lancha bajo mi mando, una especie de trincadura vizcaína del cargo del vapor de ruedas *Blasco de Garay*, con la que debía repasar la costa catalana de la bahía de Rosas y continuar hacia el norte, a besar las piedras en busca del objetivo señalado. Y era este, el importante objetivo marcado por mi comandante y la más alta Superioridad, el que me hacía tentar la ropa con nervios ajustados.

Mucho me extrañó que, en la tarde del día anterior, el comandante del *Blasco de Garay* me nombrara para marinar una de las lanchas de a bordo, aunque se tratara de la faena impuesta como objetivo definitivo de la comisión de mar encargada al buque. Porque tal encomienda debía haber sido asumida por algún joven oficial, como norma habitual a bordo de cualquier unidad de la Real Armada. Posiblemente, el capitán de navío don Segundo Díaz Herrera, atacado también de superior compromiso, había decidido entregar al hombre de mayor confianza, su segundo comandante, responsabilidad que caía en mi persona, el mando de la lancha que debía llevar a cabo con la mayor competencia la importante tarea impuesta. Porque la misión no era otra que descubrir cerca de la costa, por aquella zona en la que navegaba o algunas millas más al norte, según notificaran los informadores a cuenta, una pequeña embarcación de escaso calado a cuyo bordo debían encontrarse el general carlista Cabrera y otros jefes del legitimismo, acompañando al mismísimo conde de Montemolín, su Real Alteza.

Y no podía olvidar en ningún momento, que el pretendiente legitimista a la corona de España era primo carnal de nuestra Reina Isabel, hijo primogénito del infante don Carlos que comenzara aquella sangrienta lucha entre españoles, por defender sus derechos a la Corona y las ideas absolutistas de sus seguidores.

El Infante don Carlos, hermano del difunto monarca Fernando VII, había abdicado de sus derechos dinásticos y como cabeza de las aspiraciones carlistas tres años atrás, el 18 de mayo de 1845. Se había corrido entre mentideros políticos, que la abdicación del pretendiente intentaba facilitar la unión matrimonial entre nuestra

Reina Isabel II y su primogénito, don Carlos Luis de Borbón y Braganza. Pero tal proyecto se vislumbraba como imposible por aquellos días para cualquier cerebro medianamente equilibrado. No se podía ceder la caña del timón al golpe de maza, después de siete años de tan sangrienta lucha, ni pensar siquiera que los liberales tragaran la aldaba de un nuevo Rey con los ideales absolutistas del carlismo impregnados en su piel. Como era de esperar por todo aquel que conociese al personaje, quien se postulaba al Trono como Carlos VI se sintió ofendido por la negativa isabelina, que matrimoniaba en 1846 con su primo don Francisco de Asís de Borbón, una unión que, a lo largo de los años, también brindó carnaza sangrienta a los mentideros políticos y cortesanos.

El nombrado por sus partidarios como Carlos VI, más conocido por el público general como conde de Montemolín, lo que demostraba a las claras su escaso pulso personal, no sólo se sintió ofendido ante la real negativa, sino que, en los últimos meses de aquel mismo año de 1846, firmaba y ofrecía a la luz un manifiesto en el que llamaba de forma animosa a la guerra, a una nueva lucha armada en defensa de sus derechos y del legitimismo más rancio. Y como fuertes contingentes de las tropas carlistas empleadas en la anterior contienda se mantenían reservadas en Francia cerca de la frontera o desparramadas por la geografía española en oleadas más propias de grupos de bandoleros, se temía que en cualquier momento saltara la mina de pólvora contra los ojos.

Las noticias de los informadores o espías, tan interesadas a veces, corrían como galgo lanzado a la brega. Había quien aseguraba que el prestigioso general Cabrera, más conocido como *El Tigre del Maestrazgo*, se encontraba a punto de cruzar los Pirineos con más de quince mil hombres bajo su mando, para apoyar los movimientos legitimistas que ya se tendían en Cataluña y otros que podían desarrollarse en España, especialmente en las Vascongadas, Navarra y Maestrazgo. Pero también se corría que el propio conde de Montemolín, acompañado de sus más fieles colaboradores, pensaba entrar en España y arengar con su presencia a los muchos partidarios. Y esta era la razón de que me encontrara en tan extraña situación aquella mañana fantasmal, un capitán de fragata al mando de una pequeña lancha en busca de un objetivo de extraordinaria importancia para el futuro de España.

Tanto el capitán de navío Díaz Herrera como un político de nombre desconocido, que había embarcado dos días antes en el puerto de Castellón, me habían repetido hasta la saciedad la importancia de la misión que debía abordar. Pero si me sonreía la suerte y encontraba a las personas buscadas, debía conceder el máximo reconocimiento y delicadeza en el trato hacia el pretendiente, pero sin ceder una sola pulgada en la necesidad de conducirlo al vapor de ruedas *Blasco de Garay*, que en aquellos momentos navegaría unas pocas millas más al sudeste, por aguas seguras. Sin embargo, con los generales y otros miembros de esa pequeña corte que podían acompañarlo, tenía que ejercer con mano dura e intransigencia absoluta. Era bien conocido por todos que los generales y oficiales carlistas debían rematar sus días en

el paredón tras un sumarísimo juicio, unas acciones que se habían desarrollado en la guerra anterior con demasiada frecuencia.

Por fortuna, la lancha presentaba un calado muy escaso y podía meter la proa en cualquier cala o pequeño aconchadero de abrigo, allí donde se pudiera haber escondido la embarcación que ocupaba mi mente al ciento de su poder. Al igual que en nuestra misión, se suponía que el pretendiente al trono había embarcado en puerto francés, posiblemente en Argelès sur Mer, Collioure u otra estación cercana al cabo Bèar, a bordo de un pequeño vapor, para pasar posteriormente a una lancha que lo desembarcara en territorio español, casi con toda seguridad en la costa de Gerona. Por mi parte había aducido ante el comandante, que entendía como maniobra más sencilla cruzar la frontera de tierra y pasar a tierras catalanas. Sin embargo, se me alegaba a la contra, que las zonas más transitables de los pasos fronterizos pirenaicos se encontraban fuertemente vigiladas con tropas enviadas por el Capitán General de Cataluña.

Cuando se había ordenado la construcción en Gran Bretaña del vapor de ruedas, clasificado como buque de primera clase, *Blasco de Garay*, donde ejercía como segundo comandante, se decidió que las dos lanchas presentaran forma y tamaño semejantes a las trincaduras cantábricas. Tal decisión se había adoptado por la *Royal Navy* para sus propios buques, gracias a la propuesta de lord John Hay, miembro del almirantazgo y personaje que había desempeñado un importante papel en la pasada Guerra de los Siete Años^[3], al mandar las fuerzas de apoyo británicas a la causa isabelina. Una vez comprobada la fortaleza de esas embarcaciones al navegar en condiciones de temporal duro. Y para mayor detalle, los británicos habían trasladado una trincadura vizcaína hasta unos astilleros situados en la desembocadura del río Támesis, donde habían estudiado y medido sus gálibos para una fabricación exacta.

Sin embargo, estos pensamientos que circulaban por mi cabeza no aligeraban en una onza la presión que sentía en el pecho. En primer lugar, se presentaba el peligro de navegar cegado por la niebla y sin conocimiento exacto de la situación geográfica de la embarcación, lo que poco o nada gusta al hombre de mar cuando se mueve cerca de las piedras. Como es lógico aventurar, había ordenado disminuir el andar de la lancha al mínimo posible con la pequeña vela tarquina y sin una sola palada de boga. Pero por más que rogáramos a la Santa Patrona para que levantara el manto de ceniza, la niebla parecía compactarse más todavía y ser capaz de formar muro de piedra. Tal situación dificultaba en extremo la misión impuesta. Porque se aparecía como condición insuperable la de descubrir una pequeña embarcación, con rumbo hacia la costa en aquellas condiciones de visibilidad.

Con el paso de las horas y durante algunos momentos abrigamos cierta esperanza, al estimar que la niebla parecía escapar en cadejos de algodones grises. Momentos de esperanza y de cierta visibilidad que, poco después, se cerraban de nuevo a tenazón con madejas espesas sobre la lancha. No obstante, mantenía a dos hombres en proa, bien pegados al plan de la embarcación, que ejercían como vigiadores de fortuna. Los

relevábamos cada media hora, porque un ejercicio así acaba por hacer saltar los ojos de las órbitas. Sin embargo, escasas esperanzas depositaba en aquella actividad, al comprender que ni ocho mil ojos habrían podido avistar un navío de cuatro puentes a cincuenta yardas de distancia.

Debíamos encontrarnos a media estadia de la primera guardia de la mañana, cuando entendí que el sudeste aumentaba ligeramente su fuerza hasta alcanzar una ventolina^[4], lo que podía presagiar un aclarado de la visibilidad. Ordené lascar a tientos de la escota de la tarquina, un intento de abrigar más viento y abrir en un par de cuartas la proa a babor. Pero una hora después, no caía la moneda a nuestra banda ni amparados en la Santa Patrona, a la que rogábamos que encendiera de una vez las bujías celestiales.

Basado en la estima más absoluta y tras las muchas horas transcurridas, entendí que debíamos haber dejado la completa bahía de Rosas por la banda de babor y encontrarnos quizás tanto avante con el cabo Norfeo o sus proximidades, ajustando la proa a estribor en lo posible, que no deseaba entrar de morros contra las siniestras piedras de *El Gato*. En esos momentos se produjo una más de aquellas ligeras etapas de visión en alza momentánea. Y cuando parecía que debíamos regresar a la opacidad absoluta, escuché un rumor de voces tendidas a la baja, de acuerdo a las rígidas órdenes de silencio impuestas a bordo por mi persona. Comprendí que se trataba del contra maestre segundo don Andrés Almagro, que se acercaba a mi oído.

—Los vigiadores creen haber avistado un bulto gris por la proa, ligeramente tendido a estribor en una o dos cuartas, señor segundo.

—¿Un bulto gris? ¿A proa?

—Uno de ellos, el marinero Palanca, estima que puede tratarse de un falucho pesquero o embarcación semejante, aunque no pueda precisarlo. Como es fácil comprender, el avistamiento se produjo durante unos pocos segundos, antes de que la manta volviera a cerrar la ventana.

—¿Es de confianza el marinero Palanca?

—De los mejores y más serios, señor.

No lo dudé un segundo y pasé a ordenar al contra maestre.

—Don Andrés, que se cargue la vela de inmediato. Personal a la boga y con las armas al alcance de la mano.

—¿Arma cargada?

—Por supuesto. Y a la mínima visión de bulto o perfiles grises, fusil a la mano con puntería en su dirección. Pero, por favor, pase las órdenes con voz muy tendida.

—Quedo enterado, señor.

Los nervios desfilaron hacia popa con extraordinaria rapidez, condición habitual cuando las cuerdas se templan al fuego. Comprobé de forma instintiva, que el sable reglamentario colgaba de mi biricú y el pistolón se mantenía encastrado a fuerza en el fajín, un sencillo contacto que me ofrecía una bendita seguridad. Una vez más, desde que me hubiese sido amputado el brazo izquierdo tras el combate de Puerto Cabello,

echaba en falta el segundo apéndice y poder tomar las dos armas en las manos al tiempo, lo que jamás podría volver a producirse. Pero como necesitaba un mayor contacto físico, me decidí por el arma de fuego, que tomé en la mano con decisión. De nuevo elevé un rezo para que la manta espesa saltara en bruces, con el corazón batiendo al alza. No obstante, también me llegó a la cabeza la imagen que se corría por los mentideros de la Corte en panfletos, donde se podía apreciar el rostro y la apuesta figura del conde de Montemolín, el pretendiente don Carlos VI. ¿Y si me encontraba frente a él en pocos minutos? ¿Y si disponía de una guardia personal nutrida que nos rechazaban con fuegos de fuerza, a pesar de las informaciones recibidas en contra? Una corriente de aire frío recorrió mi interior, como si una daga afilada hubiese abierto los intestinos. De nuevo apreté el casacón con fuerza contra mi pecho e intenté abrir todavía más los ojos.

Debieron ser los repetidos rezos a Nuestra Señora del Rosario los que produjeron el efecto solicitado. Porque poco después de ordenar el alistamiento en la lancha, saltaba la manta gris a borbotón de espuma. En muy pocos segundos y como uno de los milagros santeros tan habituales en la mar, pasábamos de la cerrazón absoluta de visibilidad al azul brillante y sol cegador, con el horizonte en perfecta y definida línea. Caía la manta espesa a la superficie como telón de teatro y nos concedía la plena visión. Normalmente, tan drástico cambio se recibe en los pechos de los hombres de mar con desmedida alegría. Sin embargo, juro por todos los Leñanza inhumados en el bendito camposanto que, en aquella particular ocasión, deseé con fuerza regresar a la manta de niebla cerrada. Porque la estampa que abarcaban mis ojos se volvía contra nosotros al golpe de maza y en el mayor de los peligros. Apreté el pistolón con mi mano hasta morder con las uñas las molduras de la culata, mientras pensaba que siempre nos llega la mar con sus sorpresas y alarmas.



2

Recuento anterior

Saben quienes me conocen, por haber leído algunos cuadernillos anteriores en los que acostumbro a relatar mis tristes y felices experiencias, que abordo estos recuerdos como obligación impuesta por el mismísimo trono celestial. Fiel a la costumbre familiar emprendida por mi bisabuelo y continuada sin merma por todos los miembros de la familia Leñanza, suelo disfrutar al pasar por escrito estas andanzas personales, que tan aparejadas se mantienen con la historia propia de la Real Armada. Los que hayan seguido con cierta atención el cuaderno de bitácora^[5] de mi vida, habrán comprobado que retomo estas líneas, que intento pergeñar con ventura y aliño marinero, ocho años después. Y no crean que me ha acariciado por largo la holganza de corazón tan natural al hombre de mar cuando debe entrar en labores de amanuense, sino que pospuse la obligación hasta alcanzar misiones marineras de cierta importancia. Y sin pensarlo dos veces, he de entrar de nuevo a repique en faena de mar, con lo que los recuerdos humedecidos por la brisa de las aguas se me hacen más felices a la pluma, hasta el punto de que la mano acabe navegando por cuenta propia y sin esfuerzo aparente. Pero no teman haber perdido parte de mi azarosa vida, que los pondré al día, dentro de lo posible, en un breve resumen.

Creo que cerré estas páginas algunos años atrás, cuando les narraba momentos un tanto tristes al desembarcar del vapor de ruedas *Isabel II*, tras cinco años de permanente presencia en sus tablas. Se trataba de una decisión de la superioridad que me dolió como bombarda reventada tripas adentro, aunque no lo comentara en su momento ni con los obispos mártires. Menos mal que, al llegar de regreso al hogar, me esperaban los brazos de mi esposa Rosario y de mis hijos. También pude abrazar a mi padre y a mi hermana María, quien había atravesado una terrible experiencia con el malhadado ser que nos chantajeaba para conseguir su mano y, más importante todavía, su apreciable dote. Para gracia y desgracia de la familia, el problema se había solucionado, aunque fuera a costa de la pérdida del primo Santiago, joven enfermizo y de escaso futuro, que se ofreció de forma extraordinariamente generosa para solucionar el conflicto a costa de su propia vida.

Por las razones expuestas, el ambiente que se vivía por aquellos días en el palacete familiar de Montefrío pendía de lianas preñadas de dolor y agonía, especialmente para mis tíos Beto y Rosalía, única hermana de mi padre. El otro miembro de la familia, el primo Beto, no había podido acudir a las exequias de su hermano por encontrarse embarcado en un guardacostas por las aguas valencianas

como teniente de navío, con periodo de servicio activo a proa. Tampoco yo había llegado a tiempo y bien que sentí no acompañar a los seres queridos en tan doloroso trance. Mi tío Beto, que había abandonado la Armada pocos años atrás tras una carrera plena de fatalidad y desgracia, rumiaba sus penas cuando caía sobre sus hombros una estera más y de las de calibre superior.

Por fortuna, mi padre parecía haber superado sus problemas de corazón, aquellas extrañas y violentas aceleraciones del pulso, a las que se había visto sometido durante los dos años anteriores. El galeno de la casa, buen amigo y cirujano primero de la Armada don Bautista Ruano, le recomendaba vida calma, viandas de salud, caldos generosos y escasas emociones, difíciles condiciones en su conjunto que, no obstante, intentábamos conseguir entre todos a su alrededor.

Un par de semanas después de las exequias del primo Santiago y siguiendo los consejos de mi padre, los tíos Rosalía y Beto decidían partir hacia Cádiz. Como aseguraba mi progenitor con atinada razón, ambos necesitaban ofrecer distancia a la alegre villa madrileña y, de esa forma, a las últimas estampas corridas por su querido hijo. Debían atravesar aquella amarga página de su vida, aunque la muerte de un vástago, situación anormal e injusta a todas luces, no se pueda olvidar jamás. Pero les sentarían bien los vientos gaditanos de levante y poniente, alejados de la vida cortesana, de sus saraos y fiestas, para purgar entre ellos y en mutuo consuelo aquellos meses de recuerdos negros.

Mis dos hijos crecían con salud y alegraban la vida en el palacete. El pequeño Santiago, un mozo ilusionado como infante en vigilia de armas, se preparaba para sentar plaza en la Real Compañía de Guardiamarinas, cercano a cumplir los quince años. Se trataba de la nueva edad mínima que se exigía tras los cambios acaecidos para la formación de los nuevos oficiales, aunque tanto mi padre como yo lo hubiésemos conseguido dos años antes. Sentía un inmenso orgullo al comprobar que un nuevo Leñanza se incorporaba a las filas de la Real Armada, Institución a la que se amadrinaba nuestra sangre en férrea costura generación tras generación. Mi esposa Rosario lloraba por las noches en silencio, al pensar que debía separarse de forma definitiva de su pequeño y querido grumete, aunque el mozo mostrara hechuras de enorme fortaleza, más cercanas a las de mi padre y a los Leñanza que habían recibido el apodo de *Gigante* durante generaciones.

Por otro lado, la pequeña Rosario crecía con hermosura desbordante, muy parecida a la de su madre. Aunque cercana a cumplir los catorce años, todavía se mostraba aniñada y cohibida ante el mundo en el que debería entrar por derecho más pronto que tarde. Y por último, mi hermana María, tras superar aquella terrible experiencia matrimonial, felizmente fallida, de la que se había salvado con apuros y tristeza, entablaba relación formal con el teniente de fragata Víctor María Descallar, hijo del brigadier Fermín Descallar, compañero de mi padre. Y un año después matrimoniaban en la villa cortesana, con felicidad rendida de capitán a paje. Bien que lo merecía aquella preciosa y buena mujer, que tanto había sufrido en los últimos

meses con el intento del maldito señor de Fontellanos.

Una vez en la Corte y tras rendir visita en el ministerio de Marina, como marcaba mi obligación, pronto comprendí que debía quedar de forma irremediable en situación de cuartel y sin destino, a la espera de que saltara alguna moscarda dulce contra la cara en el cercano futuro. En igual situación se encontraba mi padre a sus cincuenta y seis años, aunque en el empleo de jefe de escuadra. Y si mis posibilidades para embarcar se movían en claroscuros, las de mi padre por regresar al servicio activo giraban al negro más absoluto. No por su edad o decadencia física, sino por el empleo alcanzado y las escasas oportunidades que se aparecían en dicha estadía de la carrera para la Real Armada de aquellos días. Por fortuna, continuaba disfrutando de una vida personal feliz y regalada al lado de su esposa portuguesa, Leonor de Almeida, una mujer extraordinaria que le había hecho olvidar pasados trances negros y tomarse la vida con un talante más agradable y positivo.

En cuanto a mi propia situación y para elevar el ánimo, me repetía una y otra vez que un capitán de fragata, a sus treinta y cinco años, experto en buques de vapor y habiendo sido el primer representante de la Real Armada en embarcar en un buque con esas novedosas características, no debía pasar mucho tiempo mano sobre mano. Pero ya se sabe que las cosas de palacio navegan al palmo y nunca se acierta por dónde o cuándo saltará la marmita en vuelo. Pero no se debe ofrecer descanso a la liebre y pensaba recorrer pasillos en la secretaría casi de continuo, única forma de poder conseguir algún premio escondido. No obstante y tras el largo tiempo atravesado durante la Guerra de los Siete Años contra el pretendiente carlista, bien merecía un descanso y dedicar algún tiempo a una familia que, con la partida de mi hijo, comenzaba a desmembrarse como norma de ley.

Aunque regresé a la Corte bien entrados en el mes de septiembre de 1839, ya se atisbaban los estertores de la sangrienta guerra civil que acabó por llamarse como de los Siete Años^[6]. Al tiempo que los ejércitos isabelinos arrollaban a sus enemigos en las provincias vascas y todos los puertos del Cantábrico quedaban bajo control gubernamental, el cansancio producido por una guerra enquistada, sin que ninguno de los dos bandos consiguiera una ventaja definitiva, comenzaba a fomentar los intentos de llegar a un acuerdo pacífico. No obstante, encontraba difícil comprender la situación, posiblemente por haberme alejado de las fuentes de información durante bastantes años, especialmente los periodos de estancia en los astilleros ingleses. Por fortuna, una vez asentado en Madrid y en una larga conversación mantenida con mi padre, comprendí el panorama nacional, aunque comenzáramos la charla por riberas distintas.

—¿Cómo te ha corrido la visita girada al ministerio, Francisco?

—Pues de una forma tan escasamente positiva como era de esperar, padre. Quedo de nuevo sin destino y pasado a la absurda situación de cuartel, que tan difícilmente se comprende. A verlas venir en la distancia y sufrir la espera indeterminada una vez más.

—No es posible que un oficial con tu experiencia en buques de vapor, quede relegado sin más por elevado tiempo. Porque no son pocas las unidades que se han adquirido con esa nueva propulsión para la Armada.

—Aunque siempre sea terrible padecer una guerra entre hermanos, y esta en especial con el cariz tan sangriento que muestra en todas sus facetas, debemos reconocer que para la Armada ha sido más que positiva. Hemos adquirido un elevado número de buques de vapor con la específica misión de bloquear los puertos propicios a la entrada de armamento y pertrechos para los ejércitos carlistas. Si no hubiese aparecido esta imperiosa necesidad, tan importante para el Gobierno y para la Reina Gobernadora, no sé si todavía continuaríamos navegando a remo —me abrí en sonrisas tras la exageración lanzada.

—Tienes razón. Es posible que el paso de la vela al vapor haya sido enfocado en nuestra Armada de una forma demasiado..., demasiado abrupta. La Gran Bretaña, por ejemplo, caminó con proyectos y estudios durante años, pero poco a poco, afianzando cada paso y sedimentando los condicionantes en sus propias estructuras. Sin embargo, nosotros, de la noche a la mañana, debíamos bloquear una costa contra la presencia de buques de vapor con armamento y pertrechos para las fuerzas carlistas. Y necesitábamos unidades con la misma propulsión. Todo se desarrolló con demasiada rapidez.

—Estoy de acuerdo, padre. Pero no se aparecía otra forma de atacar el problema en tan escaso periodo de tiempo. Además, creo que se ha estimado al buque de vapor como un ente completamente distinto al buque de vela, como si debiera variarse el concepto marinerero. Y en mi opinión, se trata de un gran error.

—¿Qué quieres decir?

—Como recordará, cuando embarqué en el vapor de ruedas *Isabel II*, toda la dotación era británica. Nos estimábamos incapaces de absorber un solo puesto del buque. Ahora sabemos que no es así. No es tan complicado marinar un buque a vapor.

—Desde luego, pero siempre que se disponga de buenos maquinistas. Ahí se encuentra nuestro principal lunar. Y por desgracia, no se ha mirado hacia el futuro en su momento, como era necesario. Cazamos una hermosa perdiz, cuando podíamos haber abatido dos de un solo escopetazo. Bueno, debes comprender lo que intento decir —mi padre movía las manos en redondo, como si deseara explicar sus palabras—. Por supuesto que ha sido una suerte la ocasión que nos ha brindado la guerra, por doloroso que sea lanzar un reconocimiento así. Ya me decía el ministro Figueroa, cuando enfocábamos el plan de adquisiciones de buques para la Armada, que debíamos aprovechar el momento. Sin embargo, también es cierto que no se han acondicionado los arsenales a las necesidades específicas de esos buques, salvo alistar algunos muelles para el necesario carboneo y poco más. Y el cambio sufrido ha sido colosal, lo que algunos no parecen comprender. Porque no sólo me refiero a la necesidad de modernización en los talleres de los ramos en los arsenales, sino

también a la instrucción del personal en esas nuevas facetas técnicas de la navegación y las máquinas de vapor. Todavía algunos buques se mueven con maquinistas británicos, que cobran soldadas más propias de ministro, y no todos los que formamos parecen haber adquirido el necesario nivel técnico y práctico.

—Pues tenía entendido, padre, que esa escuela levantada con tantas prisas en el arsenal de Ferrol produce buenos maquinistas. Los que recibí a bordo del vapor *Isabel II* mostraban profundos conocimientos, aunque faltos de la más elemental práctica.

—Te refieres a maquinistas de medio y bajo escalón, más bien ayudantes de máquinas, paleadores y fogoneros. Pero también necesitamos a esos que los británicos llaman ingenieros y que en nuestra Armada reciben el nombre de primeros maquinistas, capaces de dirigir a bordo reparaciones y ser capaces de evaluar los problemas serios que aparezcan en máquinas y calderas. Bueno, nadie mejor que tú debe saber a lo que me refiero.

—En efecto. Todo el tiempo que atravesé embarcado en el *Isabel II*, dispuse de maquinistas británicos con el ingeniero Gary Dart a la cabeza, un extraordinario profesional. Y se trataba de un personaje que mandaba a bordo casi tanto como el comandante. No obstante, padre, mi miedo es que, una vez acabada la guerra, se olviden los proyectos enhebrados y el necesario mantenimiento de los sistemas. Y parece que la guerra se liquida con rapidez gracias a ese convenio de Vergara.

—Bueno, ese convenio que mencionas puede ser considerado como el principio de una cercana paz, aunque no el escalón definitivo que muchos pretenden presentar, con el general Espartero a la cabeza. Bien es cierto, que se lo ganó a pulso.

—No le comprendo, padre.

—Ya veo que, con tanto traslado al Reino Unido y misiones en la mar cantábrica a bordo del *Isabel II*, te encuentras en mantillas sobre el verdadero curso de la guerra. Suele ser uno de los débitos habituales del oficial de guerra de la Real Armada durante los conflictos, aunque no se les pueda culpar por ello. Mira, debido a ese cansancio que en todas partes aparece, porque la guerra se alarga en demasía y son muchos los sufrimientos del pueblo, comenzaron a aflorar contactos más o menos secretos para alcanzar el deseado final. El más importante lo llevó a cabo el general Maroto, jefe del estado mayor carlista. Contactó con Espartero a través de su ayudante para buscar una salida negociada al conflicto. Y se organizó una buena mazamorra al ser descubiertas tales negociaciones, con intención de ser denunciadas por algunos generales navarros ante la corte de don Carlos. Pero Maroto se movió con rapidez y ordenó que los discrepantes fueran fusilados de inmediato. Esta acción dividió a los carlistas. Pero don Carlos, con su habitual pusilanimidad y falta de carácter, legitimó los actos de su impulsivo general. Incluso Cabrera se situó a la contra, y te hablo del general con mayor prestigio en el bando legitimista.

—¿Firmó algún convenio Maroto con Espartero?

—En principio, ninguno, porque no llegaban a un mínimo acuerdo. Maroto pedía

demasiado, incluso el reconocimiento de los derechos del Pretendiente, y Espartero no concedía casi nada. Pero otros movimientos, como el llevado a cabo por Cabrera y Van Halen, animaron a Maroto a intentarlo de nuevo, incluso involucrando en el proceso al comodoro británico John Hay. Al mismo tiempo, y te hablo de las primeras semanas de este mismo verano, las deserciones en el ejército carlista aumentaban de forma peligrosa. Porque Espartero, ya nombrado duque de la Victoria, maniobraba bien en todos los terrenos. Por fin, el último día del mes de agosto, se produjo el simbólico encuentro entre las tropas de Espartero y Maroto, que tanto se ha corrido de forma más o menos interesada. Y aquí debemos reconocer que el general liberal actuó con extrema inteligencia.

—¿Se abrazaron? —elevé una sonrisa, al mencionar lo que todos destacaban.

—Antes de producirse el famoso abrazo, ambos generales se adelantaron a sus fuerzas. Fue entonces cuando Espartero, que posee un buen don de la palabra y es astuto como una liebre, aunque mienta en demasiadas ocasiones, se alzó con decisión sobre los estribos de su caballo y gritó a pulmón como un endemoniado, dirigiéndose hacia los soldados carlistas: *¿Queréis vivir todos los españoles bajo una misma bandera? Pues ahí tenéis a vuestros hermanos que os aguardan. Corred y abrazarlos como yo abrazo a vuestro general.*

—Y lo aceptaron las fuerzas carlistas.

—Las tropas de ambos bandos se pronunciaron en una impresionante e inesperada explosión de alegría. Pocos segundos después, se cruzaban las líneas a la carrera y quienes hasta ese momento habían sido despiadados enemigos, comenzaban a ofrecerse saludos de amistad y abrazos efusivos. Vamos, como si los siete años de sanguinaria guerra no hubieran existido. Sin embargo y como te mencionaba, se trata solamente del primer paso en la buena dirección. Porque en principio, muchos jefes carlistas se oponen a esos abrazos y a la firma del Convenio. Por las claras tachan a Maroto de traidor. Por ejemplo y como directa respuesta al Convenio de Vergara, la Junta Carlista de Aragón, Valencia y Murcia ha divulgado una proclama, en la que califica de atroz y vil perfidia el acto protagonizado por el general Maroto. Y como prueba más importante, el general Cabrera, que no ha reconocido el Convenio y lanza pestes contra él, continua combatiendo sin tregua por las tierras levantinas. Sin embargo, creo que a pesar de la corriente a la contra, enfocamos el camino final.

—¿Por qué está tan seguro?

—Por lo que escucho a unos y otros. Y como dato de la máxima importante, hace solamente quince días que el pretendiente don Carlos ha abandonado España. Acabó por cruzar a Francia por los pirineos navarros. Una acción que algunos han estimado como de simple cobardía. Eso me parece definitivo y no se atisban operaciones importantes de los ejércitos por estos días. Cabrera acabará por ceder y se retirará a Francia con sus hombres más fieles, estoy seguro, como ya han hecho muchos de sus compañeros de armas.

—Parece que el general Espartero es quien se cubre de gloria eterna en este tramo

final de la contienda.

—Bueno, han caído sobre él casi todas las flores del jardín celestial, no del todo merecidas, aunque otros muchos títulos y prebendas se hayan concedido a generales y oficiales del Ejército. Espero que, al menos, se mencione de alguna forma el papel jugado por la Armada, aunque pocos acaben por enterarse de nuestros sacrificios y la importante labor llevada a cabo. Por Dios bendito, si incluso los batallones de Artillería de Marina se integraron en la Infantería del Ejército y han combatido en los muchos frentes del interior. Pero lo que más me preocupa del momento que vivimos en España, y no se trata de rodela nueva, es la progresiva e imparable politización de los mandos del Ejército.

—No es la primera vez que le escucho esas palabras, padre.

—En efecto. Desde la Constitución del 12 y la guerra de liberación contra el francés, los jefes del Ejército han cobrado un protagonismo político desmedido. Y estimo como un tremendo error, que intenten dirigir la política del Estado. Quien tiene las armas en la mano, no debe entrar en el juego político porque lo hace con ventaja e incluso con posibles rastros de extorsión.

—Tiene razón, padre. Pero, bueno, es conocido por tirios y troyanos que, desde que quedamos sin Armada, el Ejército se ha convertido en un manto omnipotente que desea velar por todos los intereses nacionales, al menos en teoría. Ya se está viendo en esta guerra. En los pasquines y panfletos de la prensa, tan sólo aparecen los logros del Ejército, exagerados por cien en muchas ocasiones. Absolutamente nada sobre nosotros, ni siquiera cuando fuimos el factor determinante en algunas importantes acciones de guerra. Pocos comprenden que si la Armada hubiese quedado dividida y los carlistas con buques suficientes, la guerra podía haber tomado otro derrotero muy distinto. Tan sólo con que don Carlos hubiese dispuesto de un buen fondeadero en el Cantábrico desde el primer momento, es fácil deducir que, fletados o comprados, habrían conseguido una Armada de vapor posiblemente superior a la nuestra. Porque en los primeros años, su crédito era más importante y efectivo. Y esa escuadra habría asegurado la entrada de ayuda desde Francia y el control marítimo de la costa vasca. Bueno, no solamente de la costa vasca sino de casi toda la cantábrica. Porque ya fijaban sus ojos en el puerto de Santander. En tal caso, hasta el Reino Unido debería haberlos reconocido como bando beligerante, para haber disputado con sus barcos el control de aquel litoral.

—Pero no solamente debemos hablar de las acciones de bloqueo, por muy importante que hayan sido, Francisco. También el hecho de asegurar la llegada de armamento y pertrechos para las fuerzas propias, supuso un factor de la mayor relevancia. Sólo tenemos que observar la orografía del escenario bélico y las difíciles posibilidades de abastecimiento por otras veredas.

—Tiene razón, padre. Ese apartado lo he vivido en primera persona. Quedé impresionado en la Embajada de Londres, cuando leí un memorándum en el que aparecía con todo detalle el material británico enviado por mar para las tropas

gubernamentales desde 1834 al 38. Cifras astronómicas. Casi medio millón de fusiles, carabinas y rifles, con seis millones de cartuchos, un millón de libras de pólvora, casi cien piezas de artillería naval o de campaña, y mil apartados más. En fin, una lista interminable.

—Mendizábal consiguió ordeñar reales de vellón hasta de las piedras.

—Pero no para pagar las soldadas de la Armada. En estos momentos, me deben más de treinta mensualidades. Y de las correspondientes a las del año pasado, sólo he cobrado cuatro.

—Así estamos todos en la Armada, hijo mío. El ministro Vázquez Figueroa fue el único que tomó en serio ese tema por la tremenda injusticia que presentaba. A partir de entonces, hemos regresado al camino habitual. Recuerdo que esa situación motivó que, en agosto de 1837, se recibiera en las Cortes un escrito a instancia de los Jefes, oficiales y demás individuos del departamento marítimo de Ferrol, en el que solicitaban que se resolviera de una vez esta desastrosa situación, que les impedía dar de comer a las familias e incluso vestir con dignidad de acuerdo al reglamento. Y planteaban una correcta solución, al pedir que no debiera salir todo el dinero de la Pagaduría del Arsenal, sino de las cajas de las Intendencias de las Rentas de cada provincia que debían aportar determinada cantidad de su presupuesto. En resumen, solamente solicitaban que las Fuerzas Navales de la Costa de Cantabria fueran tratadas como una parte más del Ejército de Operaciones.

—Supongo que se tomaría como un expediente más para arrojar a la papelera.

—Como se trataba de un escrito interpuesto ante las Cortes, el Gobierno se vio obligado a contestar. Y lo hizo con la promulgación de una ley en la que se perseguía la nivelación de pagos del personal de la Marina con las demás clases del Estado, sobre todo con los miembros del Ejército. Porque para vergüenza general, sé de Batallones del Ejército que tomaron parte en acciones bélicas por el norte, a los que no se les debía una sola soldada. ¡Una vergüenza! ¿Acaso no somos militares en defensa del Gobierno como ellos? ¿Se creen que a bordo de nuestros barcos disfrutamos como infantes de vida regalada?

—Eso piensa más de uno y de dos, padre.

—Pero, como decías, el tema se remató como de costumbre, abandonado en la papelera. Como tantas otras veces, un rosario de promesas olvidadas. Tanto así que, meses más tarde, de nuevo los jefes y oficiales, ahora de Ferrol y Cartagena, denunciaron el incumplimiento. Ya puedes imaginar la solución. Más palabras escritas sobre el agua.

—Desde que Fernando VII pronunció aquella maléfica frase de... *la Marina poca y mal pagada*, se dio curso legal a tan esperpéntica situación.

Quedamos en silencio durante algunos segundos, como si las últimas palabras lanzadas nos hubieran dinamitado los pensamientos. Pero como me interesaba continuar escuchando a mi padre, que mucho sabía y siempre entraba en verdades, lo atacé de nuevo con prenda en la mano.

—¿Y vos, padre? ¿No hay posibilidad de que os ofrezcan algún destino...?

—Por favor, Francisco —movió los brazos en evidente negativa—, ya sabes que se trata de empresa casi imposible. Podría rogar al ministro de turno para que me ofreciera una siniestra oficina, sin labor cierta que realizar. Así se mueven algunos compañeros, que necesitan la soldada para sobrevivir. Pero no pienso hacerlo. Para mayor tristeza, te aseguro que, deseando cumplir con la debida cortesía, intento presentar mis respetos a cada nuevo ministro de Marina que se nombra. Pero, a veces, cuando llego a su gabinete, me encuentro que ya se ha sentado un personaje distinto. Algunos permanecen en el cargo solamente unos pocos días. Desde 1833 hemos dispuesto de más de quince ministros de Marina. De ellos, cinco oficiales de la Armada, un funcionario del ministerio, cinco generales del Ejército y ministros de la Guerra de forma simultánea, y cuatro que nada tenían que ver con la Armada ni con las cosas de la mar. Ya me dirás qué planes de futuro se pueden establecer con esos mimbres oxidados. Por ejemplo, ahora mismo se ha nombrado ministro de Marina a don José Antonio Ponzoa, que durará en el cargo unas pocas semanas, estoy seguro.

—¿José Antonio Ponzoa? Jamás escuché ese nombre, padre. ¿Quién es y de dónde ha salido?

—Pues no creo que lo conozcan ni en su domicilio particular. Por casualidad, debí conversar con él hace algunos meses, cuando asistí de visita oficial a la Real Sociedad Económica de Amigos del País. Se trata de un profesor titular en la Cátedra de Economía Política, nacido en Murcia. Ha conseguido entrar en política y le han concedido la cartera de Marina, como le podían haber nombrado ministro de las rocas blancas. Nada sabe del tema marítimo, un medio que desconoce por completo. Pero se trata de badana vieja, que a la secretaría de Marina no se le concede mayor relieve o importancia dentro del Gobierno. Estoy seguro de que, en unas pocas semanas, este señor Ponzoa saltará a otro ministerio más jugoso, sin haber dejado huella alguna en el nuestro.

—Bueno, padre, esperemos que se acabe esta maldita guerra y volvamos a la normalidad.

—¿Te refieres a un regreso a la triste realidad, hijo mío? —mi padre sonreía—. Bueno, no he de ser tan pesimista ante las nuevas generaciones. Recemos a la Santa Patrona para que se produzca el milagro.

—Por cierto, padre, ¿qué hace el Gobierno con todos los miembros de las tropas carlistas apresados, que conforman un número tan elevado? Porque los ingleses obligaron al cese de los juicios sumarísimos y fusilamientos masivos, para establecer su ayuda de forma oficial.

—Eso significó un notable cambio en las normas de esta sangrienta guerra y, por fortuna, el ejercicio de una mayor..., digamos humanidad. Concuero plenamente con que el hecho de considerar a las tropas carlistas en calidad de rebeldes o bandoleros pareciera un tanto desproporcionado. Desde que se estableció la doctrina británica expuesta en el convenio Elliot, cuyo objetivo era preservar la vida de los

prisioneros, punto innegociable si deseábamos recibir la ayuda de los ingleses, tan necesaria en el devenir de la guerra, no se han producido más fusilamientos en números altos sino convenientemente juzgados. Acabó por concederse a los carlistas el grado de beligerantes. Se decidió aplicar una política de dispersión, con lo que esos hombres podían acabar en cualquier presidio peninsular, pero también en Cuba, Puerto Rico, Filipinas, Canarias o en las plazas de soberanía en la costa africana. Por ejemplo, si pasas por la gaditana y muy marinera villa de San Carlos, comprobarás que la antigua Casa del Intendente y Academia de Pilotos se ha convertido en un presidio específicamente dedicado al ingreso de fuerzas carlistas. Y son números tan elevados, que en algunos puntos se produjeron sublevaciones.

—¿Sublevaciones?

—En efecto y más de una. Creo que la inicial tuvo lugar en Ceuta, fracasada por delación de algún componente, como sucedió con la mayor parte de tales movimientos. La primera acaecida con cierto nivel, que afectó a unidades de la Armada, tuvo lugar en el presidio de Alhucemas. Un teniente carlista, que ya en Vélez de la Gomera había sido vigilado de forma especial, consiguió atraer la simpatía de sus correligionarios y hasta de la tropa leal allí establecida. Acabó por tomar el control del Peñón. Como su intención era la de pasar a la Península, esperaron la llegada de alguno de los buques dedicados al periódico traslado de víveres y vituallas. Por fin, en diciembre del año pasado, fondearon en sus aguas los místicos^[7] artillados *Virgen del Carmen* y *Santa Ana*, bajo el mando de los alféreces de fragata Fernando Gallardo y Luis Molina. El capitán rebelde se hizo rápidamente con el control de los buques, que no esperaban un asalto en toda línea de sus propias fuerzas. En el primero embarcaron 150 hombres con armas y con el teniente rebelde Pedro María Quintana al frente. Sin embargo y a pesar de las amenazas recibidas, los comandantes de ambos místicos se negaron a marinar los buques hacia la costa levantina, donde Quintana pensaba unirse a las tropas de Cabrera. Ante la negativa, el propio Quintana se creyó capacitado para la labor y tomó el mando de los buques, que se perdieron de vista en la distancia durante la primera noche de navegación. Aunque quisiera llegar a las costas del Reino de Murcia, el *Virgen del Carmen*, sin gente de mar para marinar la unidad, arribó seis días después a Mazalquivir, en la costa argelina, donde los rebeldes fueron inmediatamente apresados por las autoridades francesas.

—¿A Mazalquivir? Dios mío, un grave error de navegación —reía con ganas—. ¿Y el otro místico?

—Suerte parecida. Con una proa un tanto errática, acabó por arribar al cabo Silane. Después, ambos buques sufrieron vicisitudes más propias de obra de aventuras. Pero como resumen final, casi todos los rebeldes carlistas fueron internados de nuevo en presidio y los buques recuperados para la Armada. Bueno, estos hechos son anecdóticos. Sin embargo, la sublevación más importante y que afectó en gran medida a unidades de la Armada, e incluso a fuerzas navales de los

Gobiernos extranjeros, tuvo lugar en la plaza de Melilla, por el mes de diciembre del pasado año.

—¿Melilla?

—Dos o tres días antes de la Natividad del Señor, tres sargentos del Regimiento de Infantería del Rey, apoyados por dos compañías carlistas de la citada unidad, se hicieron con el control absoluto de la plaza.

—¿Tres sargentos en solitario se hicieron con el control de toda la plaza? Parece que la guarnición ejercía cierta dejadez en sus obligaciones.

—Así fue. Según me comentaron, el cabecilla, sargento Luis Colomer, es un personaje bragado y con los bigotes en alto. Detuvieron al gobernador, así como a todos los jefes y oficiales de la guarnición. Colomer pretendía organizar una Junta Carlista de Melilla. Necesitaba alguna cabeza para coronar el movimiento y la encontró en un canónigo que ya había presidido la Junta Gubernativa Carlista de Castilla la Vieja, aunque le costara mucho convencerlo. Y sin detenerse un segundo, ordenó liberar a todos los carlistas, militares o no, encarcelados en la plaza. Con aquel conjunto de legitimistas formó el batallón de Voluntarios Realistas, que bautizó con el apelativo de *La Lealtad*.

—Un hombre dispuesto, sin duda. Supongo que desde la Península se enviarían fuerzas con rapidez.

—No tanta rapidez, hijo mío. Colomer entendió que debían ganar el máximo tiempo posible para organizarse convenientemente, por lo que ordenó encarcelar a todos aquellos de los que se sospechara que podían enviar aviso de lo sucedido a la Península, especialmente a cuatro confidentes marroquíes muy dados al pasteleo. Sin embargo, se le escapó el más listillo, un moro al que llamaban Pata Gorda, que consiguió pasar al Peñón de Alhucemas y dar la voz de alarma. No obstante y como la comunicación de Melilla con la Península debía ser casi constante, especialmente en las jornadas de celebración navideña, el capitán general de Granada, general Juan Palarea, superior autoridad de plazas y presidios, comenzó a sospechar de que no se recibiera un solo aviso de Melilla. Como por aquellos días se encontraba en Málaga, ordenó que se preparara para salir a la mar el bergantín *María Cristina*, del cupo del Resguardo Marítimo, bajo el mando del teniente de navío Juan Mesías. Y con extrema diligencia, ordenó embarcar una compañía de desembarco. El general transmitió a Mesías personalmente toda suerte de precauciones que debía tomar en el puerto de Melilla.

—Supongo que el bergantín fondearía a suficiente distancia de tierra.

—Por supuesto y por fuera del alcance de la artillería de la plaza. Pero tampoco debía fiar una mota en banderas, pabellones o cualquier actitud teóricamente amistosa. Debía investigar a la vista, si en verdad la plaza se mantenía bajo el control de la legalidad. Y no debía estar seguro hasta que embarcaran en su buque el mayor de la plaza y el vicario para dar fe de ello. Por fin, el *María Cristina* arribó a Melilla en la mañana del día 8 de enero. Dudó durante algunas horas porque en la distancia

no acababa de comprender la situación, así que envió a tierra a un teniente de infantería embarcado para entrevistarse con el gobernador e investigar sobre la situación.

—Me temo lo peor, padre.

—Hay que ser un poco más optimista, Francisco —mi padre sonreía, divertido, al tiempo que regresaba a la narración—. Al teniente no le fue difícil entrevistarse con el flamante gobernador carlista, un capitán de artillería de los liberados. El nuevo mando de la plaza se ofreció a que un teniente carlista regresara a bordo del *María Cristina* y expusiera al comandante del buque la situación. Asimismo, le comunicaba el inminente envío al buque, si no se oponía, de todo el personal civil y militar retenido que no deseaba sumarse a la sublevación. El teniente de navío Mesías lo aceptó y se intentó embarcar a las 143 personas que deseaban abandonar Melilla. Pero por falta de capacidad, hubo de ser alistado el falucho *Mallorquín*, en el que embarcaron veinticinco militares.

—Y regresaron a Málaga. Sería una buena sorpresa para el capitán general.

—El general Palarea ya se encontraba al día de la situación, al ser informado por Pata Gorda y por el gobernador del Peñón de Alhucemas. Y aunque poco gustó de las noticias entregadas por el comandante del *María Cristina*, debió acceder a que el bergantín regresara a Melilla para evacuar a poco más de sesenta personas, que no habían podido ser trasladadas en la primera ocasión.

—¿Y qué se hizo?

—El general Palarea preparaba planes para reconquistar la plaza, pero no disponía más que del bergantín *María Cristina* a su disposición. Sin dudarlo y tras exponer la situación al Gobierno, solicitó el concurso de dos buques fondeados en el puerto, un bergantín británico, el *Wasp*, y la goleta francesa *L'Aigle*, para llevar a cabo la empresa. De acuerdo a lo firmado por ambas naciones, debían concedernos el auxilio solicitado. El comandante del *Wasp* no lo dudó un instante y alistó con rapidez su buque para cumplir con la petición. Sin embargo, el comandante gabacho, de acuerdo a esa puñetera ambigüedad de los franceses en todo lo que se refiere a España, se negó a secundar la acción alegando que las órdenes recibidas de su gobierno le impedían tomar partido por ninguno de los bandos en conflicto, una falsedad absoluta que el muy bribón debía conocer. Menos mal que nuestro Gobierno actuó con rapidez y envió la oficial protesta ante el embajador español en París, el marqués de Miraflores. Y con extraordinaria agilidad, el primer ministro francés alegó sorpresa y ordenó que se arrebatara el mando al prepotente comandante de la goleta, de inmediato.

—¿Qué hizo el británico?

—Pues de acuerdo con la favorable conducta de nuestros ancestrales enemigos en esta guerra, el *Wasp*, siguiendo los deseos del general Palarea, entró en Melilla con una propuesta de intercambio de prisioneros. El Presidente de la Junta de Melilla se negó. En primer lugar, se extrañaron de que arribara un buque británico para efectuar

la mediación. Sospechaban la posibilidad de que los ingleses desearan tomar la plaza, lo que no es descabellado porque se trataba de un objetivo perseguido durante muchos años por los británicos, aunque en esta ocasión tal sospecha no se basara en hechos reales. Por otra parte, la Junta de Melilla había conseguido contactar con el general Cabrera, que transmitió la situación a don Carlos. El pretendiente a la Corona les hizo llegar una nota muy patriótica y de alabanza, en la que los alentaba a resistir en Melilla, al tiempo que les informaba de que llevaba a cabo las necesarias gestiones con sus aliados europeos para que les hicieran llegar los auxilios que, con urgencia, solicitaban.

—¿Consiguieron embarcar en la operación a las potencias europeas?

—Era la idea de Cabrera, desde luego. Sin embargo, pocos días después volvía a aparecer el *Wasp* en aguas melillenses. Pero ahora con una seria intimación en nombre del capitán general de Granada. Si en tres días no ofrecían la necesaria rendición, una poderosa escuadra británica los conminaría a ello con fuerza artillera destructiva. No sirvió de nada porque los sublevados no cedieron una pulgada y rechazaron de plano la amenaza.

—¿No podían enviarse buques de la Armada?

—Todos comprendían que era la línea a seguir. La amenaza lanzada por el *Wasp* había sido una peregrina idea del general Palarea, mal recibida en la Corte. El Gobierno urgió al ministro de Marina para que llevara a cabo un inmediato bloqueo de la plaza. Se ordenó formar una división naval bajo el mando del capitán de fragata Santiago Soroa, nombrado como comandante de la División Naval del Bloqueo de Melilla, compuesta por varios buques del Resguardo Marítimo, que pasaron a Málaga. El 10 de febrero se emitió la Real Orden que establecía oficialmente el bloqueo, que debía impedir todo contacto o ayuda exterior a la plaza. La división quedó formada por los bergantines *María Cristina*, *Isabel II*, teniente de navío José Ramos Izquierdo, y *Soberano*, teniente de navío Calixto Paredes, goleta *Minerva*, teniente de fragata Ramón Alcina, barca *Veloz*, alférez de fragata Belmonte, faluchos *Neptuno*, capitán particular Bernardo de Riera, y *Proserpina*, teniente de navío José del Río. Asimismo, se incorporaron los místicos *Virgen del Carmen*, alférez de fragata Luis Molina, y *Santa Ana*, alférez de fragata Fernando Gallardo. Por último, entraban en la división como apoyo el bergantín británico *Wasp* y el francés *Volage*, bajo el mando del teniente de navío Gressier, aunque este último hizo acto de presencia el mismo día 20.

—Una fuerza un tanto desaparejada.

—Bueno, se intentaba ofrecer una imagen de velas en copo y decisión gubernativa. Para ello, había sido relevado el general Palarea, autor de algunos oficios poco relevantes e incluso contradictorios, por el brigadier Antonio Álvarez de Thomas. Una vez formada la división en Málaga, el brigadier ordenó al capitán de fragata Soroa que arrumbase con su fuerza a Melilla y que, una vez allí, estableciera contactos con los jefes carlistas, tendentes a conseguir la necesaria capitulación. Una

vez arribados a las aguas de la plaza, el día 12 de febrero, Soroa comisionó al alférez de fragata Joaquín Fernández Pedriñán, segundo piloto del *Soberano*, para que estableciera contacto directo y formal parlamento con el capitán carlista Gregorio Álvarez, en representación de la Junta Melillense. Tras dos días de permanentes conversaciones, el capitán Álvarez ofreció a Soroa las condiciones para la efectiva capitulación de la plaza.

—¿Condiciones asequibles?

—Creo que sí. Las dos principales consistían en garantizar la soberanía española de Melilla y que las propuestas fueran aceptadas por don Carlos. El resto eran las habituales sobre honores, armas, enseres y libertad de bienes. Y destacaba una especial petición de una paga para todos los hombres, así como 100 pares de zapatos y 200 pares de alpargatas.

—¿Fueron aceptadas?

—El capitán de fragata Soroa, de acuerdo con las instrucciones generales recibidas del gobernador militar, aceptó todas las propuestas menos la que obligaba a la aquiescencia de don Carlos. Creo que acertaba de pleno. No parecían los rebeldes entrar por la tira, pero tras cuatro días de ida y regreso de propuestas, los sublevados aceptaron retirar la condición discordante y firmaron las actas.

—Un final sencillo.

—Bueno, sencillo porque la cúpula carlista nacional no hizo nada por apoyar de verdad a aquellos valientes, que lo demostraron sin duda. El mismo día que se firmó la capitulación, zarparon con rumbo a Málaga el bergantín *Isabel II*, con 160 carlistas a su bordo, y el guardacostas *Velachero* con 114. Y a punto de saltar en trozas se anduvo porque el nuevo gobernador militar no aceptaba algunas cláusulas del acuerdo. Menos mal que el capitán de fragata Soroa era hombre con mano templada y se modificó el acuerdo en buena medida. Pocos días después, embarcaban fuerzas del Ejército bajo el mando del coronel Ramón Ramos Rovere, que llegaban a Melilla para estabilizar definitivamente la situación. El 25 de febrero se finalizó la completa evacuación de la plaza, con lo que se daba carpetazo a la dominación carlista de Melilla. Una sublevación que mucho papel había movido entre los partidarios legitimistas, aunque sus jefes no quedaran a la altura debida.

—¿Se felicitó a la Armada?

—Para la posteridad y las crónicas de alabanza aparecieron en primera línea la figura del gobernador militar de Granada y la del coronel Ramos, como si este último hubiera conquistado un territorio hostil. No se mencionó que, cuando arribó con sus fuerzas a Melilla, no quedaba ningún carlista y la primera compañía enviada bajo el mando del capitán de fragata Soroa se había hecho con toda la ciudad sin mayores problemas. Pero, al menos, se concedió la Cruz de Marina a tres oficiales y otros veintinueve fueron ascendidos. Llamó la atención en la Armada que no se concediera una sola mención laudatoria o de felicitación al capitán de fragata Soroa, que con tanta eficacia había llevado a cabo las órdenes recibidas. Se supone que apareció un

pequeño forcejeo entre su persona y el gobernador militar de Granada, por razón de las cláusulas de la capitulación y el consiguiente enfado de Soroa. No debemos olvidar, que su palabra quedaba envilecida al no aceptarse lo que ya había firmado. En fin, una perla más al saquete.

—En ese caso, padre, ¿estima que la guerra acabará pronto?

—Por supuesto. Este goteo de acciones escasamente relevantes durará escasos meses, incluso pocas semanas. Como te he dicho, don Carlos pasó a Francia, y sin su presencia el carlismo ha perdido la principal fuerza moral. Solamente resta que el general Cabrera cruce de una putañera vez los Pirineos y abandone la lucha. Espartero será el gran triunfador y hombre clave en los futuros Gobiernos liberales. No te quepa duda de que sufriremos un dominio absoluto del Ejército en el ámbito político. Eso me temo, al menos.

Tras la conversación mantenida con mi padre y otras noticias que nos llegaban a diario, me convencí de la razón de sus palabras y esperaba que, de un momento a otro, cesara la lucha entre carlistas e isabelinos. De esta forma, entramos en las fiestas Navideñas de aquel año de 1839, en el que España ofrecía las últimas boqueadas de la guerra civil, con demasiados muertos por ambos bandos. Y para colmo de males, el Gobierno quedaba sumido en una práctica bancarota, a pesar de los esfuerzos realizados por Mendizábal y sus afamadas amortizaciones, llevadas a cabo en un mal momento y sin alcanzar los fines perseguidos. Pero en España siempre renacía la esperanza y no podíamos dejarnos caer en el pozo negro. Incluso en la Real Armada se fraguaban planes de futuro en los que, con entera sinceridad, pocos creían. Imaginábamos una Marina de vapor poderosa, capaz de cumplir las necesidades que la Nación nos exigía. Por mi parte, rogaba a los cielos para que no quedara todo en palabras hermosas y sueños lanzados al viento. Porque deseaba regresar a la mar y los pensamientos dulces emergían de nuevo en mi cabeza.



3

Agradecimiento de Espartero

Como en tantas ocasiones anteriores, mi padre acertó de lleno en casi todos sus vaticinios. Y no sólo me refiero a ciertos detalles sobre el conflicto bélico que arrastrábamos por las tierras de España, con sus últimas y a veces peligrosas boqueadas, sino también a los temas relativos al futuro de la Real Armada. Gracias al favor de los cielos, los escenarios de guerra donde los carlistas presentaban cierta resistencia disminuían a la vista y de forma constante, salvo pequeñas excepciones, con una importante y evidente desmoralización en las tropas, mandos y políticos legitimistas.

Tan sólo en las riberas del Ebro parecía concentrarse la última actividad guerrera, como si se empeñara en sus aguas el envite final y desesperado. Y se trataba de novedoso aquel escenario donde, desde un punto de vista histórico, la presencia de la Armada había sido hasta el momento puntual. No obstante, se consideraron de tanta importancia aquellas aguas fluviales con su especial orografía, que se estimó necesario el concurso y presencia de fuerzas sutiles de la Real Armada, que acabaron por desempeñar un importante papel, desconocido por el pueblo español, una triste norma casi inalterable en nuestra historia.

Los carlistas habían desplegado en el Ebro pequeñas unidades, faluchos en su mayor parte, que controlaban ocho leguas del río, desde la Gola Norte hasta Tortosa. De esa forma, regulaban el tráfico permanente de tropas y armamentos por sus aguas, unos movimientos que afectaban de forma vital al curso de las operaciones. Se decidió que unidades de la Armada pasaran de inmediato a aquel escenario para contrarrestar su acción e impedir el trasiego de pertrechos a favor de las fuerzas carlistas. Sin embargo, como el enemigo había instalado una batería en Punta de la Cacha, donde el río se estrechaba de forma pronunciada, nuestras unidades debieron progresar con cierta lentitud, siendo seguidas en la orilla izquierda por un grupo de 700 hombres, equipados con varias piezas de artillería ligera.

Ante la urgente petición del Ejército, el comandante general de las Fuerzas Navales del Mediterráneo, brigadier Francisco Armero, había dispuesto que zarpara de inmediato de Valencia, donde se encontraba fondeada la división, una sección con rumbo hacia Los Alfaques. Se trataba del bergantín *Patriota*, bajo el mando del capitán de fragata José Soler, y el falucho *Rayo*, alférez de navío Antonio Osorio. Una vez arribados a su destino, se les incorporaron el pailebote *Lord John Hay*, alférez de navío Francisco Alicardo, bergantín *Héroe*, teniente de navío Mariano Luna, y falucho *San Antonio*, alférez de navío Jaime Montana, aunque este último hubiese quedado aislado inicialmente en la Gola Norte del río. Sin tiempo para pensar

en posibles despliegues, a las pocas horas de agruparse y avisados de la presencia de un convoy formado por más de veinte mercantes con armamento y pertrechos para las fuerzas carlistas, el propio Soler se batía con ellos hasta producir su retirada con graves daños.

A los buques de la Armada se unieron algunos particulares, a los que se obligó a efectuar la navegación río arriba, aunque se debieran emplear amenazas de todo tipo para cumplir la empresa, especialmente con el falucho *Rosa María*. Consiguieron atravesar la peligrosa angostura con la batería enemiga donde, para alivio cierto, porque quedaba a una distancia de tiro de pistola, comprobaron que la fortificación no disponía de pieza alguna y había sido abandonada pocos días atrás. Y una vez convenientemente emplazados en las posiciones elegidas, comenzó una rutinaria pero importante escolta de diversos convoyes a través de más de diez leguas, con armamento para las tropas del Ejército que se batían por el dominio de los enclaves y villas principales del río. Como alguna de sus unidades presentaba una navegación muy limitada a causa de su amplio calado, por ejemplo el falucho *Número I*, cuya obra viva se extendía en unos 4,44 pies^[8] bajo la línea de flotación, el capitán de fragata Soler solicitó del jefe de la división más unidades con las características adecuadas. Alegaba la importante misión que en aquellas aguas se podía realizar, con movimientos continuos de tropas, armamento y pertrechos que afectaban decisivamente a las operaciones en curso de la guerra.

El capitán de fragata Soler acabó por recibir con prontitud los refuerzos solicitados, inicialmente dos faluchos de llana y vela latina, *Espinar* y *Famoso*, así como el laúd *Cometa* y la lancha *Maravilla*. Con estas fuerzas se consiguió establecer un férreo control de la Gola Norte del Ebro. Y pocos días después, entrados en un mes de abril extraordinariamente caluroso, cuando los carlistas intentaban poner a flote una goleta hundida semanas atrás por las fuerzas de Soler, y de esa forma aumentar la escolta para conducir un nuevo convoy río arriba, los hombres del alférez de navío Manuel Eulate, comandante del falucho *Número I*, pusieron en retirada al enemigo y acabaron por incendiar la goleta que intentaban recuperar. Se trabó un combate sangriento contra un enemigo claramente superior y a la vista de dos pueblos cercanos. Por tan valiente acción, dos semanas más tarde se concedía la Cruz de Isabel II al grumete Sebastián Braña, de la dotación del falucho *Número I*, así como a los marineros del laúd *Cometa*, Antonio Válaga y Joaquín María Campos.

Por considerarse con la debida importancia las posibles acciones de la fuerza sutil por aquellas aguas, en pocas semanas aumentaron las unidades a disposición del capitán de fragata Soler en el Ebro. Por orden del comandante general de las Fuerzas Navales de Cataluña, los faluchos *Ebro*, *Vengador* y *San Antonio*, este último bajo el mando del teniente de navío Federico Fraile, quedaron bajo el amparo de Soler. Y nada más arribar a Tortosa, debieron salir en escolta de un convoy formado por veinticinco mercantes con tropas, armamento y vituallas para las tropas del Ejército del Centro. En Ambeixa se unió a la modesta fuerza naval el falucho del alférez de

navío Eulate. No parecía que la misión peligrara, hasta que se alcanzó la altura del fuerte Bordís, situado en la orilla derecha. Las tropas carlistas, unos setenta hombres, intentaron impedir el paso de los buques con fuego de fusilería y dos piezas ligeras de artillería. Menos mal que al escaso fuego disponible a bordo de los faluchos, se unió desde la orilla contraria una sección de caballería de los Lanceros de Isabel II, milagrosamente aparecida, que acabó por obligar al repliegue de los rebeldes hasta reintegrarse en su fortín y que los buques, sin una sola pérdida, arribaran a su destino seis leguas después.

Debemos aquí recordar la difícil y a veces peligrosa navegación de cualquier unidad a través de algunas zonas del río Ebro, con una cartografía casi inexistente y basando los rumbos en una dudosa tradición oral de quienes por aquellas aguas se movían día a día. No fueron pocos los que acabaron por varar en las arenas que se corrían al gusto por el lecho. Tal fue el caso de los faluchos *Vengador* y *San Antonio*, aunque todos ellos acabaran por despegar la quilla del fondo con auxilio de lanchas en remolque y, de esta forma, continuar con la misión impuesta.

Otra acción significada fue el ataque al mencionado fuerte de Bordís, punto que se estimaba de gran importancia estratégica. Como preparación, el brigadier Armero ordenó al comandante de la fragata *Cortés*, brigadier Jorge Millán, que ocupara con su dotación la población de San Carlos de la Rápita, por donde las tropas carlistas recibían todo tipo de auxilio. Con las primeras luces del 21 de mayo, Millán ordenó el embarque de un centenar de sus hombres, entre los que se incluían una veintena del bergantín *Héroe*, en las lanchas y botes de ambos buques. Con gran sorpresa por su parte, una vez desembarcados en la villa con las armas en la mano, en lugar de encontrar una feroz resistencia por parte de las fuerzas carlistas, aparecieron el alcalde y dos concejales del Ayuntamiento, que salían a recibirles y hacerles entrega de la ciudad de forma afectuosa.

Sin dudarle un segundo, Millán ordenó a sus hombres que tomaran el castillo de Bordís, cuya edificación se mantenía en una ruina casi absoluta, lo que se consiguió sin oposición enemiga. Pero comprendiendo la importancia del enclave y sin dudarle, también ordenaba a los hombres de la fragata *Cortés*, del bergantín *Héroe* y del de su misma clase *Patriota*, llegado aquella misma tarde, recomponer la fortaleza con piedra y fuerza de fábrica para su posible utilización futura. En una semana, con denodado esfuerzo y material aparejado en la cercana villa, aquellos hombres, dirigidos por el contramaestre Manuel Patiño de la dotación de la fragata, consiguieron dejar la fortificación en estado de posible defensa. Fue el momento en el que el brigadier nombró jefe de la fortaleza al teniente de navío Luis Millán, asistido como segundo por el alférez de Artillería de Marina José María Hernández. De las dotaciones de los buques se desembarcaron setenta y cinco hombres, para posibilitar la defensa del castillo.

Habiendo comprendido su gran error, al haber dejado sin defensa el castillo de Bordís, en la mañana del día 31 los carlistas se decidieron por tomarlo al asalto. Por

fortuna para los defensores, los planes enemigos fueron delatados por un paisano, con lo que se evitó el efecto sorpresa del ataque. Además, el teniente de navío Millán dispuso de tiempo suficiente para avisar a los buques fondeados a escasa distancia, con lo que, en el momento del ataque, pudieron emplear su artillería contra las fuerzas asaltantes. Aunque la lucha se prolongó desde la mañana hasta la madrugada de la jornada siguiente, con mucha sangre derramada, los carlistas fueron derrotados en toda línea.

La Armada se mantuvo de servicio y en operaciones por las aguas del caudaloso río, hasta que el general jefe del Ejército del Centro informó al brigadier Millán de que los carlistas habían sido obligados a pasar el Ebro y replegarse hacia Cataluña. Se posibilitaba tal acción gracias a que el general Espartero había tomado a la brava las localidades de Morella y Berga. Y fue esta última acción, que tuvo lugar el 2 de julio de 1840, la que señaló en la práctica el final de aquella alargada guerra de los Siete Años. Porque tres días más tarde, el mismísimo general Cabrera, al mando de diez mil hombres, tomaba el camino del destierro.

Mucho se discutió en corrillos y mentideros por aquellas semanas sobre el número de carlistas que atravesaron la frontera y prefirieron el destierro en lugar de aceptar los términos ofrecidos en el Convenio de Vergara, ampliados posteriormente de forma generosa en determinadas órdenes reales. Dos meses después, apareció un escrito oficial en el que se especificaba el número de carlistas adheridos a la amnistía. Se exponía que el monto total quedaba estimado en 22 jefes, 226 oficiales, 3 comisarios, 19 sacerdotes, 20 sanitarios, 14 funcionarios y 7.482 soldados. Sin embargo, recuerdo que un general del Ejército amigo de mi padre aseguraba en voz baja, que el verdadero número de carlistas exiliados se encontraba cercano a los treinta mil hombres, una cifra que nos alarmó.

Como campanazo final, la figura del general Espartero alcanzaba la cima más glamorosa, siendo aclamado en las tierras de España como el gran Pacificador de la Patria. Los honores y agasajos comenzaron a caer sobre sus hombros a coro de perlas y sin medida, al punto de ser nombrado duque de Morella, caballero del Toisón de Oro y otros títulos menores. Pero como muchos habían vaticinado, no dudó el general en meter cabeza de lleno en la política, siendo nombrado por la Reina Gobernadora como Presidente del Consejo de Ministros y, al año siguiente, Regente del Reino.

Fueron muchos los honores que se distribuyeron entre ejércitos, regimientos, batallones y grupos específicos del Ejército, que habían sobresalido en la contienda. También se ofrecieron títulos nobiliarios y mercedes a personajes destacados en la guerra, aunque algunas de esas decisiones debieran sonrojar a cualquier persona honrada. Sin embargo, nada decía La Reina Gobernadora o el Gobierno de la nación sobre el papel jugado durante siete años por la Real Armada. Se debió precisamente a la mano del general Espartero, que alguien recordara la necesidad de mencionar a las fuerzas de la Marina. Por medio de una Real Orden de fecha 26 de julio, pocas semanas después de haberse establecido una definitiva fecha para la paz, agradecía

los servicios prestados por la Armada durante la Guerra. La Real Orden iba dirigida al ministro de Marina y de ella podemos entresacar algunos párrafos de cierta enjundia:

...me apresuro a llenar un deber sagrado a favor de los individuos de las fuerzas navales que durante mi mando en Jefe del Ejército del Norte y de los reunidos, han prestado servicios particulares y distinguidos en cuantas operaciones ha tenido lugar su activa y eficaz concurrencia para el éxito de las que fueron dispuestas con las de las provincias vascongadas como en las de Valencia, Aragón y Cataluña...

Cuando mi padre leía aquellas líneas en la biblioteca de nuestra casa, no podía evitar un tono de profundo enojo en su voz, que fue en aumento conforme progresaba en la lectura.

—Nunca lo habría creído posible. Por todos los cristos crucificados, esto es una verdadera vergüenza.

—¿A qué se refiere, padre?

—¿A qué va a ser, hijo mío? Te juro por los dioses de la mar, que me dejan un regusto amargo como la hiel estas palabras del general Espartero, en gratitud a nuestras acciones. Porque más se aparejan a un agradecimiento normalmente ofrecido a fuerzas extranjeras que hayan colaborado con mayor o menor intensidad en la campaña, que a una fuerza propia nacional. Además, parece suscribir las brillantes acciones de la Armada solamente al periodo de su mando como comandante en jefe del ejército del Norte, como si los años anteriores, los de mayor precariedad y esfuerzo en las fuerzas navales, no hubiesen existido. ¡Una vergüenza! Solamente faltaba que hubiera rematado sus palabras deseándonos *fair winds and following sea*^[9].

—Debíamos estar acostumbrados, padre.

—Es difícil acostumbrarse a esta falta de atención y compañerismo, que raya en la más pura desvergüenza. ¿Acaso el Gobierno de la Nación comprende realmente lo que es la Real Armada? ¿Se da cuenta de que se trata de la Marina Nacional, un conjunto de hombres dispuesto a sufrir y entregar su vida allá donde se le ordene? Y conste que nuestros marineros y soldados no solamente han entregado sus vidas en la mar, sino también en acciones por tierra. ¿Ni una sola voz en honor de nuestros Infantes y tropas artilleras? Más que un agradecimiento personal, se debía haber realizado, como se ha hecho con otros cuerpos, una debida felicitación a la Armada como Institución. Pero así se cocinan las pucheras en estos días en los que, por desgracia, la Real Armada queda apartada en un pequeño e insignificante escalón.

—Es posible que así interese a diversas cabezas, padre.

—Es muy posible.

También discutimos a fondo los decretos de amnistía que ofrecieron los sucesivos gobiernos a favor de los que habían prestado servicios en el bando carlista. Y se fueron ampliando poco a poco, hasta quedar excluidos solamente los coroneles, brigadieres y generales que prestaron servicios a don Carlos, con medidas excepciones. También de forma generosa se ofrecieron recompensas a los oficiales británicos y franceses que habían ejercido labores de vigilancia y bloqueo en las costas españolas.

Aunque se debería haber llevado a cabo un profundo estudio de las causas que habían posibilitado a las fuerzas carlistas mantener siete largos años de guerra, nada se hizo en este sentido. También mi padre ahondaba en este tema.

—Parecen sordos y ciegos. Cuando te envileces la casaca de barro, no sólo hay que limpiarla sino descubrir la causa de haber caído sobre el charco. Pues lo mismo sucede con algunas contiendas. Se deben analizar a fondo los hechos sufridos, para que no se repitan. No debemos olvidar, que miles de hombres con sus jefes de clara ideología legitimista se encuentran a tiro de piedra de la frontera francesa. Eso supone mantener a muchas de nuestras fuerzas en acecho y prevención, con un gasto notable. El sentimiento carlista, legitimista, absolutista o como queramos llamarlo no ha muerto, por mucho que así lo declaren politicastros ciegos que solamente desean medrar en sus propios intereses. Porque no se trata solamente de un conflicto dinástico, sino de ideario político. Si hemos conseguido ganar la contienda ha sido gracias a la enorme cantidad de fondos económicos empleados, con especial alusión a los manejos dinerarios del inefable Mendizábal, a la masiva movilización de las fuerzas de tierra y a la inexistencia de una escuadra adversaria, un factor que no se ha subrayado con la debida importancia. Siempre sin olvidar la ayuda extranjera, especialmente la inglesa, aunque produjera jugosos beneficios económicos a los comerciantes británicos.

—Y aunque nadie lo mencione, padre, también se debía haber hecho notar que la Real Armada, a pesar de la precariedad de medios que sufre, ha posibilitado el mantenimiento de las comunicaciones de la Península con los establecimientos de Ultramar, que tan buenos rendimientos producen. Y no es tarea sencilla el mantenimiento de nuestra soberanía en las dos principales islas caribeñas. Porque tanto mexicanos como colombianos aumentan la presión y propaganda en sus costas con las ideas independentistas, dos naciones que han incrementado su poder naval de forma significativa. Tanto así que, a pesar de las necesidades que se exigían en la Península con la guerra carlista, conseguimos enviar o mantener con base en el Apostadero de la Habana a la fragata *Restauración*, bergantines *Cautivo* y *Marte*, goletas *Clarita* y *Habanera*, lanchas *Ritilla* y *Femandina*, bergantín-goleta *Amalia* y pailebot *Teresita*.

—La Armada acabará por no ser tenida en cuenta, Francisco, salvo que se la necesite para alguna operación determinada.

Como pueden comprobar, la situación que la Armada vivía en aquellos días

conseguía entristecernos. Y el hecho de encontrarnos mano sobre mano, no aumentaba en forma golosa nuestras aspiraciones de futuro. Pero aunque algunos no llegaran jamás a comprenderlo, la única razón que nos movía a quebrar aquellos pensamientos era el sincero amor dispensado a nuestra querida Institución, un cariño cierto, noble y desprendido.

* * *

En cuanto a la vida familiar que seguíamos en el palacete de Montefrío, el tiempo atravesaba cuerdas con cierta lentitud, que así suele suceder cuando no aparece estrella alguna que marcar en el horizonte. Por fin, mi hijo Santiago sentaba plaza en la Real Compañía de Guardiamarinas. Y mucho nos emocionaba contemplarlo vestido con el uniforme del botón de ancla, aunque mi esposa Rosario debiera efectuar poderosos esfuerzos para no largar lágrimas en riada por sus mejillas. Me enorgullecía contemplar aquel jovenzuelo de poderosas hechuras y fortaleza superior a la habitual en su edad, un Gigante más de los que ya habían pisado cubiertas en la mar años atrás. Santiago de Leñanza y Muñoz era miembro de la quinta generación de la familia que decidía prestar servicios a su Patria en la mar, como si nuestra sangre se hubiera salado en origen y resultara misión imposible dissociarla del propio ser. Con emoción alzada hasta la galleta de los palos, nos despedimos del mozo que saltaba hacia delante en su vida. Y mucho me satisfacía comprobar que mantenía vivas y al ciento sus esperanzas de gloria.

Tanto mi padre como yo esperábamos que nos alcanzara alguna decisión positiva del Ministerio, aunque mi progenitor dudara seriamente de que le fuera posible conseguir el ansiado milagro. Sin embargo, las noticias que se corrían en los pasillos de la Secretaría mostraban la precariedad de oficiales en los empleos de teniente de navío y capitán de fragata, especialmente aquellos con cierta experiencia en buques con propulsión a vapor. En ese punto centraba las esperanzas de conseguir el mando de alguna unidad, más pronto que tarde. Percibía en venas la tensión de que pronto saltaría la liebre por su corrida, un sentimiento que raramente solía fallar. Sin embargo, el tiempo cruzaba roderas y no aparecía en el camino la piedra definitiva.

La inesperada sorpresa, como tantas veces ocurre con las cosas de la mar, me alcanzó bien entrados en la primavera, dos años después de haber finalizado la contienda. Y esto quiere decir que me movía por la medianía de 1842, periodo calmo de alardes y soflamas. No había visitado el ministerio en las dos o tres últimas semanas, cuando recibí una notificación de la Sección de Instrucción del Estado Mayor de la Armada, para que me presentara ante su jefe a la mayor brevedad. Como es fácil imaginar, se me inundó el pecho de alegría, al sospechar que de nuevo regresaba a la mar. Sin embargo, también es cierto que no me encajaba al gusto ser requerido por esa novedosa sección, una nueva rama del Estado Mayor cuyos trabajos desconocía pero que debía ejercer sobre la preparación de los diferentes cuadros de la

Armada.

Con cierto nerviosismo en venas y el alma batiendo a repique de gloria, que toda novedad se acoge con alegría cuando la vida navega en senda plana, me apresuré para la presentación. Y como pueden imaginar quienes ya me conocen, mi criado Pepillo preparó paños de lustre y las mejores prendas personales, que la presencia debe quedar por alto en toda ocasión. No obstante, cayó la arena sobre mi frente con extraordinaria rapidez cuando comencé a escuchar las palabras del brigadier Pedro María de Estremera, al frente de la citada sección en el ministerio. Pero ya les adelanto que mucho debo agradecer el trato y deferencias con las que el citado jefe me dispensó en todo momento, un señor de la mar como he conocido pocos y de quien recibí un muy preciado favor. Una vez ante él, me cortó el hilo de la oficial presentación, para entrar en vereda sin perder un solo segundo.

—Mucho me alegro de conoceros, Leñanza. He oído mucho y bien sobre su actividad en los últimos años, especialmente a bordo del vapor de ruedas *Isabel II*. Por favor, acomodaos con entera confianza —extendía la mano para señalarme el sillón enfrente de la mesa de trabajo.

—Muchas gracias, señor.

El brigadier tomaba entre sus manos lo que parecía un expediente personal, antes de dirigirse a mí.

—Verá, Leñanza, he tropezado por pura casualidad con un interesante expediente, donde se recoge la mayor parte de los informes que elevasteis cuando os manteníais a bordo del vapor de ruedas *Isabel II*. Un conjunto muy interesante, teniendo en cuenta que fuisteis el primer oficial español en embarcar en un buque de vapor, detalle que desconocía. Algunas de sus afirmaciones, tajantes y muy bien razonadas, eliminan muchas de las dudas que todavía corrían por mi cerebro o, al menos, pueden decantar la balanza hacia un lado.

Me mantenía en silencio porque desconocía al ciento por donde atacaba la badana, ni el tema concreto que me encontraba tratando. El brigadier pareció entenderlo, al comprobar el gesto de mi cara.

—Ya veo que no sabe por donde cae la perdiz. Y con toda razón. Deberá perdonarme, Leñanza. Suele sucedemos que, cuando andamos muy metidos en un tema determinado, creemos que todos los que hablan con nosotros deben encontrarse al día y la hora —movió las manos en teórica petición de disculpa—. Verá, hemos de tomar una decisión final sobre los maquinistas y todo lo que, hoy en día, rodea su trabajo y su preparación en la Real Armada. Se trata de un personal muy cualificado, importantísimo e imprescindible, que me quita el sueño. Y debería arrebatar el sueño a más de uno en las altas esferas. Debemos dejar de picotear en diferentes pucheras y aclarar la menestra. Porque la Armada necesita una decisión global y definitiva, que solucione el problema entero y de una vez. No podemos continuar con maquinistas británicos a bordo de buques españoles.

—Estoy de acuerdo, señor, y así parecía que caminábamos cuando desembarqué

del *Isabel II* hace poco más de tres años.

—Desde luego, pero debemos pasar de la teoría a la práctica y plantear de una vez la debida reglamentación de lo que, hasta el momento, se ha movido y todavía se mueve en vuelo un tanto errático. No existe peor condición para el personal, que escuchar órdenes sobre su futuro que son anuladas pocos meses después. Tras documentarme a fondo sobre el tema, puedo exponerle que son dos las teorías principales que se establecen a la contra. Por un lado, hay quien estima que el comandante de un buque de vapor debe conocer con severa profundidad la máquina instalada a su bordo, las características de funcionamiento y manejo. Sin embargo, hay quienes opinan que el comandante de un vapor no ha de tener más relaciones ni más voces de mando con respecto al maquinista, que las muy pocas y necesarias para mandarle que el buque pare, que aumente o disminuya su velocidad. Que todo lo demás es obra del maquinista y a su sola inteligencia y de los operarios que lleva consigo queda el manejo y cuidado de las hornillas, el agua que deben contener las calderas, el conocimiento de su resistencia y todo lo que tiene relación con el vapor y sus efectos. Y ahora necesito una respuesta. ¿Por cual de esas opiniones se decanta?

Recibí la pregunta de frente y al disparo caliente. Y por todos los cristos, que no se trataba de cuestión sencilla la respuesta taxativa que me exigía. Tras unos segundos en los que intenté centrar el tema en el cerebro, expuse mis pensamientos con determinación.

—Había escuchado con anterioridad las dos teorías que menciona, señor, básicamente pertenecientes al teniente de navío Martínez Tacón y al brigadier Chacón. Martínez juega con alguna ventaja, al ser un reconocido experto en el tema de las máquinas y sus efectos, que estudió a fondo en los Estados Unidos americanos. Por el contrario, el brigadier Chacón, bajo cuyas órdenes serví en el Cantábrico durante la reciente guerra, ataca el problema desde un punto de vista más práctico y de acuerdo con nuestra situación actual. Si en el plan de estudios de los caballeros guardiamarinas se estableciera la necesidad de profundizar conocimientos sobre aquellas materias relativas a la propulsión de los buques, se eliminaría gran parte del problema. Pero en mi opinión, hoy por hoy, el comandante del buque no necesita imperiosamente conocer al detalle el funcionamiento de las máquinas y calderas que incorpora su buque. Teniendo en cuenta, por supuesto, que los responsables de máquinas y calderas sean todo lo profesionales que deben ser. Y ahí entroncamos con lo que, en mi opinión, aparece como su principal problema: La decisión final y exacta sobre la reglamentación de los maquinistas en la Real Armada. Pero no sólo sobre su formación, sino su correcto encaje en la Institución. ¿Qué deben ser los maquinistas? ¿Oficiales de guerra, oficiales mayores, oficiales de mar por encima o debajo de los de pito? Quienes trabajen a bordo como maquinistas, en cualquiera de sus escalones profesionales, deben saber a qué atenerse y disponer de una reglamentación clara y precisa.

El brigadier Estremera me ofreció una amplia sonrisa, como si me agradeciera las

últimas palabras pronunciadas.

—Ha puesto el dedo en la llaga al primer envite y de cuajo, Leñanza. Porque ese es el problema final y verdadero que se ha encargado a esta sección. Pero le aseguro que en rondo general, estoy de acuerdo con sus opiniones. Hoy por hoy, el comandante de un buque no puede ser un técnico, cuasi un ingeniero que conozca la máquina a fondo. Porque ninguno se encuentra en tal situación, ni disponemos de caudales y medios para proporcionarles dichos conocimientos. Como dice, estoy seguro de que llegará el momento en el que los nuevos oficiales abandonen la Escuela Naval con suficientes conocimientos técnicos para cubrir esa laguna. Pero ahora el problema serio es el de formar a esos maquinistas que tanto necesitamos y, posiblemente más importante todavía, concederles la necesaria reglamentación orgánica. Nadie puede moverse en una institución sin reglas precisas a las que atenerse. Por fortuna, no se trata de una cantidad de personal muy elevada. Si tenemos en cuenta el buque en el que estuvisteis embarcado, el *Isabel II* —el brigadier Estremera ojeaba el expediente que mantenía sobre la mesa—, vos mismo propusisteis para dicho buque una plantilla compuesta por un maquinista, un segundo maquinista, cuatro ayudantes, así como doce fogoneros y carboneros o paleadores. Incluso preveíais reducir el número de fogoneros a ocho, siempre que hubieran ejercido como herreros o cerrajeros. Teniendo en cuenta una dotación total de 150 hombres, un pequeño porcentaje.

—En efecto, señor. Pero se trata de un porcentaje que debe manejarse a dos guardias de forma permanente y con un fuerte desgaste físico personal. Sin olvidar que han de funcionar bien de forma obligada o, sencillamente, el buque... se parará. Parece ser que en esa escuela de formación para maquinistas que se estableció en el arsenal de Ferrol...

—Olvídela. Esa escuela ya no existe, Leñanza. En su momento apareció como una necesidad más de la guerra. Un adecuado intento, barrido por las aguas. Ya sabe que, en tiempo de paz, se deshacen los mejores proyectos embastados durante un conflicto. Hasta el día de hoy, los únicos que presentan alguna competencia en máquinas son los destinados en las viejas casas de bombas de los arsenales, especialmente sus capataces.

—Así es, señor. En ese expediente que tiene entre las manos podrá comprobar, que ya propuse como segundo maquinista para el vapor de ruedas *Isabel II*, bajo la mano del inglés Gary Dart, al capataz de la casa de bombas del arsenal ferrolano, Esteban Suárez. Pero este hombre, muy inteligente y práctico, solicitó la consideración de oficial mayor, sueldo con asignación de embarco, ración de oficial y plaza segura. Chocamos de nuevo con el mismo problema, la falta de reglamentación.

—Exacto. Por desgracia, hasta ahora los trabajos en dicho sentido han sido baldíos. Se intentó formar a los maquinistas en un viejo almacén del arsenal de Ferrol, clausurado el pasado año. Incluso el arsenal de La Carraca ofreció un edificio para tal efecto, que no se tomó en cuenta. Pero también otros han propuesto que

dichas escuelas funcionen directamente a bordo de cada unidad o de un buque específicamente adquirido para esa especial labor. He solicitado informes y opiniones de muchos expertos y cada uno ofrece su propia idea, que no siempre encaja con las demás. Pero ha llegado el momento de tomar el toro por los cuernos y decidir, naturalmente con la aquiescencia del señor ministro, a quien he convencido de la imperiosa necesidad, si no quiere continuar pagando soldadas extraordinarias a los británicos. Quiero que dispongamos de un reglamento preciso de maquinistas y fogoneros, españoles todos. Y establecer la escuela donde han de formarse. Si es preciso, emplearemos alguno de los maquinistas ingleses o franceses como profesores, pero solamente en la escuela y como una excepción de arranque.

—Será necesario ofrecer soldadas adecuadas, señor. No debemos olvidar que se trata de una profesión muy penosa, lo que únicamente puede resolverse con recompensas y pensiones que no desmerezcan el oficio.

—Lo sé y ahí chocaremos contra el muro perdido, porque nuestra Armada no aparece como un ejemplo en cuanto a generosidad y puntualidad en sus pagos. Bueno, salvo que se encuentre con el agua a la altura del cuello, como ha sucedido durante la pasada guerra. En fin, Leñanza, saldremos adelante como hicimos siempre. Pero quiero decirle algo importante. Como sé que se encuentra en situación de cuartel y sin destino, le ofrezco que trabaje a mi lado.

El ofrecimiento me tomó desprevenido. Y como pude comprobar con el paso del tiempo, así funcionaba día a día aquel hombre, que disparaba a quemarropa y sin aviso previo. Me miró fijamente, mientras parecía esperar una pronta respuesta de mi parte. Intenté navegar por las arenas sin caña.

—¿Trabajar a su lado, señor? ¿Puedo saber en qué tema concreto?

—Vamos, Leñanza, no se haga el huidizo, que peino charreteras desde hace muchos años. Quiero que viaje por los arsenales y me establezca una reglamentación exacta sobre los maquinistas, ayudantes y subalternos. Pero también decidir donde se llevará a cabo su correcta formación, sueldos, empleos equiparados, ascensos, retiros y todo lo que un nuevo estamento de personal conlleva. ¿Se atreve a tomar ese toro de cuernos largos?

—Me atrevo con casi todo, señor, y no lo tome como un ejercicio de grave inmodestia por mi parte. Mantengo un solo brazo a disposición —señalé el muñón de mi brazo izquierdo entre sonrisas—, pero con mucho espíritu. Creo que voy comprendiendo con cierta exactitud lo que quiere de mí, un trabajo muy importante que debería ser realizado por un equipo...

—Podrá escoger al personal que estime oportuno. Prefiero un número escaso, pero que se trate de oficiales relevantes en el proceso. Sin embargo, vos solamente dependeréis de mí. ¿De acuerdo?

Dudé unos pocos segundos. Y la principal interrogante se ceñía a que se trataba de la primera vez en mi carrera, en la que se solicitaba de mi opinión para concederme un destino, en lugar de recibirlo con mecha, manta y premura. Largué

unas palabras que me costaron arrancar de la garganta.

—Con toda sinceridad, señor, debo indicarle que sueño con recibir el mando de un vapor desde que desembarcara del *Isabel II*. Y creo que me encuentro en el momento profesional adecuado. Pero también me seduce, mientras tanto, intentar normalizar el tema de los maquinistas en la Real Armada y su formación, por haber luchado con esa tarea cuando no se disponía de reglamentación alguna.

—¡Perfecto! —El brigadier Estremera se ofreció una palmada de triunfo, como si hubiera conquistado la cima del castillo—. Como siempre me gusta ser sincero, Leñanza, debe saber que no puedo asegurarle nada, pero le prometo que lucharé porque consiga ese mando que, estoy seguro tras leer su expediente personal, merece tanto o más que nadie. Trabaje a fondo y con precisión, que todo llegará. ¿De acuerdo?

—Por supuesto, señor.

Abandoné el gabinete de trabajo del brigadier Estremera con sensaciones encontradas en recorrida por el pecho. Porque en verdad que, todavía sin sedimentar la alargada conversación mantenida con quien pasaba a ser mi nuevo jefe, no acababa de comprender la situación en la que me había involucrado. ¿Se trataba de un trabajo- puente hasta que se me concediera el mando de un vapor? ¿El trabajo- puente presentaba fecha de caducidad? ¿Y si fracasaba en el empeño, una misión en la que todos habían chasqueado lenguas durante los últimos cinco años? Y juro por las crías de la mar, que no pensaba en el fracaso por culpa de mi poca o deficiente dedicación, sino a los insalvables problemas que podía encontrar en el camino. Porque conocía bien a la Armada, a sus miembros y a las escasas delegaciones de poder que se conceden, a las que debería enfrentarme.

Por fortuna, conseguí apartar con rapidez aquel manojito de augurios negros que atravesaban mi cabeza en vuelo. Porque me agradaba pensar que comenzaba a resolver una dificultad enquistada durante años, un problema con una decisiva importancia en el futuro de la Armada. No debía olvidar que las máquinas de los buques se presentaban como el factor fundamental en la nueva fuerza naval. Y el personal que debía dedicar un notable esfuerzo a su buen funcionamiento también podía considerarse vital, como lo había sido el ingeniero Gary Dart y sus muchachos a bordo del vapor de ruedas *Isabel II*.

Abandoné el ministerio tras pasar revista en el detall correspondiente y hacer efectiva mi incorporación a un nuevo destino. Quedaba englobado en la sección de Instrucción del Estado Mayor de la Armada, bajo el mando directo del brigadier don Pedro de Estremera. Comenzaba una nueva etapa de colores inciertos en mi andadura naval. Pero era consciente que de ella podía depender toda mi carrera y la ilusión que marcara en sangre desde los primeros años de mi vida.



4

Trabajo y sorpresa

Como suele ser habitual cuando hierve la puchera a batientes en el cerebro, a partir de la entrevista trazada con el brigadier Pedro María Estremera y mi incorporación al trabajo, los días comenzaron a transcurrir a ritmo de cartucho bragado. Y bien saben mis huesos, que debí abordar semanas de lomos duros y sol cerrado a la vista. Pero no crean que todo se abría en colores de luz por los salones del alma. Porque, entrado en sinceros, debía atacar un frente tan amplio de una sola tacada, que atravesé momentos de extremo nerviosismo y grave pérdida espiritual. Incluso llegué a considerarme incapaz o sin fuerzas suficientes para echar avante con la nave, lo que constituía una grave excepción en mi habitual comportamiento. Calculaba que la empresa largada sobre mis hombros excedía a las atribuciones de un sencillo capitán de fragata, función que un experimentado capitán de navío marcaría en lindes con mayor facilidad. Menos mal que mi padre entró al rescate y sus sabias palabras me concedieron un repentino regreso a la normalidad, cual madero que sale a flote una vez largada su retenida del fondo.

Como el brigadier Estremera me había concedido mano larga en la elección del personal que debía colaborar de forma estrecha bajo mi mando en la sección, como primera medida conseguí atraer a mi amparo a dos tenientes de navío muy impuestos en el tema a tratar, oficiales experimentados durante más de cuatro años en la navegación a vapor y estudiosos de la problemática creada en la Armada con la novedosa propulsión. Se trataba de Mario Quintanilla y Felipe Arellano, dos de esos oficiales de guerra que entendía capaces de dar el pecho durante las veinticuatro horas del día si era necesario. También conseguí que pasara a nuestro grupo el personal auxiliar que siempre ha de entrar en cuaresma, y no sólo para los trabajos menores. Este grupo se fue ampliando por necesidad poco a poco, aunque no deseara amparar demasiadas cabezas en racimo común.

Además del personal seleccionado, al mismo tiempo hacía venir a las reuniones programadas en el ministerio a todo aquel que considerara experto en el tema. En este grupo destacaban por alto los capitanes de fragata Vallarino y Bouyón, voces renombradas sobre las máquinas de vapor y su funcionamiento a bordo, así como el catedrático de maquinaria de la Casa Lonja barcelonesa, Hilarión Bordejé, y otros ingenieros empleados en los Talleres Nuevo Vulcano de la capital catalana, posiblemente la mejor empresa en el ramo de la maquinaria de vapor en la España de aquellos días. Como es lógico pensar, cuando a las reuniones consultivas se incorporaba personal de mayor antigüedad a la mía o con especial prestigio personal, solicitaba el apoyo del brigadier Estremera para que presidiera las sesiones de trabajo.

Desde el primer momento, manejaba en mi cerebro con claridad los dos caminos que de forma simultánea debía seguir. Por una parte, decidir el plan de enseñanza que sería necesario adoptar en la Real Armada para sus operarios maquinistas, así como la ubicación de la pertinente escuela de formación, un tema doble en el que se abrían discusiones fogosas por las treinta y dos cuartas del horizonte. En segundo lugar, y de forma prioritaria para mí, una exacta, correcta y detallada reglamentación para los maquinistas y fogoneros, de forma que no pudiera quedar ningún aspecto en faldas o que penetrara una mínima duda en todos aquellos que pensarán decantarse por tal actividad en su propio futuro. Teniendo en cuenta, además, que tales reglas no afectarían solamente a los especialistas que salieran de la nueva escuela, sino también a los muchos que ya, con mayor o menor enseñanza, conocimientos y práctica, funcionaban como tales a bordo de los buques. Y deberíamos decidir cuales de los pertenecientes a dicho grupo recibirían el título definitivo, todavía por definir, o deberían pasar por un periodo mayor de formación teórica o práctica. En conjunto, una tarea de muchos quintales y, lo más importante, con decisiva importancia en el presente y futuro de la Armada. Por tal razón, había atravesado momentos en los que estimaba necesario sumar nuevas voluntades, al sentir que la tarea sobrepasaba mis facultades.

Aunque en el grupo que dirigía se discutía con absoluta libertad de todo en cuanto a los dos objetivos marcados, en los primeros momentos puse especial énfasis en el aspecto puramente reglamentario. Porque, en mi opinión, no puede crecer un árbol una miserable pulgada de altura, si sus raíces no se asientan en la tierra con la necesaria seguridad y profesionalidad. Llegados a este punto y como uno más de los apartados que manejaba con diligencia en el camino, decidí incorporar a un oficial del ministerio que, según noticias recibidas de absoluta garantía, se presentaba como un magnífico ejecutor de reglamentos, regulaciones y disposiciones normativas para grupos, cuerpos o escalas. Y debí emplearme en curso de batalla cerrada para conseguir que la sección de Reglamentación nos lo cediera durante el tiempo necesario, una dura encomienda en la que el brigadier Estremera también entró a destajo de almas. Y aunque no me entrara por el ojo derecho aquel individuo en los primeros momentos, con una postura personal un tanto pretenciosa y fatua, don Joaquín Mosquera, que ya calzaba los cincuenta años con largueza, demostró su profesionalidad a chorros de espuma. Acabé por entablar con él una profunda y sincera amistad.

Mosquera, una vez asesorado a fondo por las cabezas de nuestro grupo, nos presentó un primer borrador dos meses después, al que con inesperada modestia tituló como *Declaración de principios*. Y debí admirar su extraordinaria profesionalidad, porque en mucho se parecía a un reglamento definitivo. No obstante y debido a su escasa formación profesional en el tema específico de la propulsión a vapor, recibió numerosas observaciones de todos nosotros, lo que poco a poco fue enriqueciendo y perfeccionando el trabajo. Puedo asegurar que en el mes de septiembre, casi un año

después de que el brigadier Estremera me nombrara para el trabajo, el Reglamento de Maquinistas y Fogoneros quedaba rematado, a espera de que organismos superiores, como algunas secciones del mismo ministerio o la Dirección General de la Armada, expusieran sus propias reservas, sugerencias y recomendaciones.

El reglamento que pasé en oficial propuesta al brigadier Estremera, y que mi jefe hizo suyo con extrema rapidez al considerarlo perfecto para nuestras necesidades, se componía de siete artículos. Como resumen, puedo citar que en el primer artículo se establecía con meridiana claridad que todos los ascensos y respectivos nombramientos del personal encuadrado en el trabajo se llevarían a cabo por debido examen de los concursantes, unas pruebas que se especificaban al punto. En el segundo se exponían con detalle los requerimientos personales e intelectuales para ser nombrado y ejercer como primer maquinista a bordo, un puesto que se anunciaba como de enorme y vital importancia para cualquier unidad. En los siguientes artículos, escritos en línea semejante, se establecían los mismos requerimientos para las funciones de segundo maquinista, tercer maquinista y fogonero. Tan sólo el artículo sexto se mostraba de extrema sencillez, al exponer que *para ser paleador no se requería más que no ser menor de 18 ni mayor de 40; y saber bien estibar el carbón en las carboneras, con objeto de que quepa en ellas la mayor cantidad posible*. El último artículo se refería a los aspirantes a maquinistas y años necesarios de aprendizaje, características físicas e intelectuales de las personas, conocimientos previos, temas a profundizar en su formación, para rematarlo con exposición de rangos, sueldos, uniformidad, observaciones, retiros, recompensas, montepío, ascensos, academia y taller.

Tras una profunda discusión en nuestro grupo, llegamos al grave e importante compromiso de equiparar al primer maquinista con el empleo de alférez de fragata, sin el paso previo de la graduación. Le asignamos una soldada de 1.600 reales de vellón, con el entendimiento habitual de que se doblaría tal cantidad en navegaciones o destinos por Asia y América. De la misma forma, el segundo maquinista se equiparaba al primer contramaestre con 1.200 reales de vellón, el tercer maquinista a segundo contramaestre con 800 reales de vellón, mientras los fogoneros quedaban emplazados al nivel del cabo de mar, con sus 400 reales de vellón.

Para tranquilidad de mi alma, rematamos el problema de la reglamentación con mayor facilidad a la esperada, aunque deba declarar que la labor desarrollada por Mosquera fue decisiva. Sin embargo, topamos a cuernos de fuego con el segundo y no menos importante tema, sobre la formación, instrucción y adiestramiento de los maquinistas. Tras muchas discusiones, acabamos por proponer un sistema mixto de enseñanza en el que otorgábamos la necesaria importancia a las prácticas en la mar, pero sin obviar en absoluto la formación teórica que entendíamos inexcusable. De esta forma, evitábamos de cuajo la costosa y denigrante experiencia de que se continuaran pensionando algunos jóvenes para estudiar en Francia y Gran Bretaña, y trasvasar dichos cometidos a nuestra patria. Al tiempo que atacábamos el problema

de la escuela de maquinistas, también desarrollábamos los capítulos que deberían forzar a los caballeros Guardiamarinas a recibir la adecuada formación en su Academia por medio de maquinistas experimentados con rango de profesores, sin que ello supusiera desmerecimiento personal alguno, como ya objetaban algunas voces ancladas en el pasado.

Por fin, también con discusiones acaloradas en las que llegó a intervenir el brigadier Estremera, propusimos que la escuela de maquinistas, en tanto no se construyera otra idónea y definitiva en un arsenal de la Armada, con propuesta directa al de Ferrol, se estableciera en el Taller Nuevo Vulcano de Barcelona. Esta factoría no sólo se presentaba como la más moderna y efectiva en su ramo por España, sino que ofrecía sus instalaciones y personal a cambio de algunas futuras concesiones que, sin embargo, no debían aparecer en los escritos. Y se debería destacar un buque de vapor de la Armada a dicho puerto, para que se llevaran a cabo las prácticas necesarias. Con objeto de dejar bien aseguradas las líneas y disminuir futuras discusiones, incluso llegamos a recomendar como idóneos para cumplir la necesaria misión de las prácticas, la presencia del vapor de ruedas *Isabel II* y del remolcador *Mazeppa*. Después de muchos meses de trabajo, parecía que entrábamos en la fase final de nuestro trabajo, con gran entusiasmo por mi parte al comprobar que los frutos aparecían sobre la mesa por primera vez.

Aunque todo rodara sobre la cubierta a satisfacción propia y de mis colaboradores, debo declarar que poco o muy poco confiaba en las instancias superiores que debían sancionar y aprobar nuestros proyectos. Por tal razón, me causó una enorme alegría, aunque pareja extrañeza, que el 23 de julio de 1844, una fecha que siempre guardaría entre los mejores recuerdos de mi carrera, el señor ministro de Marina, don Francisco Armero, diera su entera conformidad al reglamento propuesto. Y con extraordinaria rapidez, encargaba al director general de la Armada que lo desarrollara, en permanente contacto con la sección de Adiestramiento que presidía el brigadier Estremera. Bien es cierto, que no gustaba mucho de aquella palabra, *desarrollo*, para un producto que ya se encontraba desarrollado al detalle, una especial condición que podía abrir nuevos y bastardos frentes de discusión. Porque cualquier lego en la materia podía comprobar que, en verdad, nada quedaba por desarrollar. Sin embargo, el brigadier Estremera intentó rebajar mis susceptibilidades en una de nuestras múltiples conversaciones.

—No piense siempre mal y con dura retranca artillera, Leñanza, aunque nuestra historia particular lo propicie —como tantas otras veces, el brigadier se encontraba de excelente humor y empleaba el necesario tono de ánimo hacia sus hombres—. Creo que en colaboración con la dirección general de la Armada, sacaremos adelante ese magnífico Reglamento de Maquinistas y Fogoneros que han realizado. Y según las noticias que he recibido por corrillos paralelos, parece que el ministro también va a dar su conformidad para que comencemos a formar a los maquinistas en los talleres de Barcelona.

—En ese punto, señor, todavía debemos ofrecer algunos detalles concretos. Será necesario nombrar oficialmente a quienes deberán cursar como profesores, así como las soldadas que...

—Por supuesto. Y soy consciente de que si ofrecemos escasas pagas, no aparecerán como voluntarios los mejores maquinistas de esa empresa catalana, que son los que de verdad necesitamos y convienen al caso. Parece que incluso los señores Melero y Bordejé, dos personajes en los que mucho basamos la actividad de la cátedra, han avanzado algunas cifras mínimas para aceptar el trabajo.

—Así es, señor, y no se trata de madejas despreciables. Pero no debemos olvidar las soldadas que dejarán de percibir de sus empresas en el tiempo empleado y, de forma muy especial, las que pagamos a los maquinistas británicos y franceses.

—Bueno, ya sabe que, cuando la Armada considera un tema como prioritario para el empleo de los buques, se esfuerza al límite y saca monedas del fondo de los mares si es necesario. Pero también es cierto que, con posterioridad, deja caer la mano en desgana hasta el piso con excesiva frecuencia.

—Todavía nos queda una muy dura faena por la proa, señor. Debemos retocar y hacer firmes de una vez las plantillas de maquinistas y fogoneros para las diferentes clases de buques. Hoy en día cada unidad vuela a su aire y sin la necesaria coordinación general. En estos momentos, todavía no...

—Para el carro, muchacho, que navegamos hacia sotavento. Comenté ese problema al detalle con el mayor de la Dirección General de la Armada. Por desgracia y aunque lo esperaba, me expuso con meridiana claridad que ese tema se salía por largo del campo de actuación expuesto para la sección bajo mi mando. Lo nuestro es el adiestramiento, aunque hayamos entrado en la necesaria reglamentación que no existía. Pero porque nadie como nosotros disponía de suficientes conocimientos para redactarlo. Un detalle que se nos ha agradecido en pliegos y aceptado. Pero lo de las plantillas es una carne bien distinta, cuya decisión no nos cederán.

—Comprendo, señor.

—Eleve la moral a las nubes, Leñanza. Puede sentirse muy contento y satisfecho. Quiero que sepa algo que considero significativo y trascendente. Ha llevado a cabo un trabajo formidable y de gran importancia para la Armada, con una entrega y esfuerzo personal dignos del mayor elogio. Le felicito por ello y pienso considerarlo así en los informes de su expediente personal.

—Muchas gracias, señor.

—Pues continúe en la brecha y... bueno..., más pronto que tarde... es posible que sus sueños e ilusiones se vean...

Mientras el brigadier mostraba una sonrisa medio cerrada y con terceras intenciones, abortó la frase que había comenzado a largar. Quedé en suspenso y con los nervios ajustados. Porque entendía muy bien la única razón que podía mover a Estremera para lanzar aquellas palabras. Intenté desliar la madeja sin mudar en una

mota el gesto de mi cara.

—¿Qué quiere decir, señor?

—En primer lugar, que hablo demasiado, una llaga permanente y peligrosa de mi carácter que jamás pude corregir. Pero lanzado al ruedo, quiero que recuerde un punto muy importante de mi habitual proceder. Nunca olvido mis promesas.

—Sigo sin comprender una mota de lo que me quiere decir, señor.

—No falte a la verdad, Leñanza, que le cambia la cara al pronunciar tan cándidas palabras —volvía a sonreír, ahora con rastros de bondad—. No le prometo nada, pero creo que su asunto personal más deseado vuela por parajes adecuados.

—¿Acaso se refiere, señor, a mis... a mis aspiraciones...?

—En efecto. Por fortuna, dispongo de un excelente amigo y compañero en la Dirección General, precisamente en la sección de asignación de personal. Hablé largo y tendido con él hace muy pocos días. Coincidimos en que, con su expediente personal, que le recité de memoria, parece absurdo desde cualquier punto de vista que haya pasado dos años en situación de cuartel y mano sobre mano. Por desgracia, en demasiadas ocasiones la Armada se olvida de sus hijos más queridos. Y si estos no solicitan la comida noche y día, parece incapaz de alimentarlos. Espero que me comprenda.

—Creo entenderle, señor. ¿Eso quiere decir...? —los nervios me comían los higadillos en corrida de vértigo—. ¿Acaso intenta comunicarme que...?

—No saque conclusiones de un simple comentario y tampoco adelante acontecimientos —alzó sus manos como si deseara detener una avalancha de piedras—. Parece que el Gobierno ha comprendido la necesidad de disponer de una fuerza naval adecuada, lo que mucho debería extrañarnos. Por todos los dioses de la mar, se trata de lo que España necesita para cumplir sus objetivos en tanto escenario marítimo como se nos requiere. Hay quien estima que perdimos todas las Indias, lo que es incierto, y que para nada se necesita la Armada. La pasada guerra demostró lo errada de esa postura. Lo cierto es que mantenemos un imperio ultramarino nada despreciable y superior al de muchas naciones que hoy en día nos sobrepasan por largo en poder. Debemos cumplir un importantísimo papel y no solamente en nuestras islas de las Antillas. Muchos han olvidado el mar del Sur, ese antiguo lago español, en el que se encuentran los archipiélagos de las Filipinas, donde parece ser que se quiere aumentar nuestra presencia e influencia como es debido. Pero también aparecen los archipiélagos de las Carolinas, Marianas y Palaos, españoles desde su descubrimiento. Y sin olvidar el Mediterráneo. Como le decía, la última guerra contra el legitimismo ha abierto los ojos a más de uno. De hecho, se siguen encargando nuevos buques de vapor, aunque dependamos del extranjero casi al ciento y no echemos el resto en nuestros arsenales.

El brigadier detuvo su parla, mientras me mantenía en tensión. Porque Estremera rodeaba el panal sin hincarle el diente. Me mantuve en silencio porque esperaba que mi jefe continuara por tan deseado camino.

—Según los informes recibidos de nuestra delegación en Londres, los británicos han construido un buque, un vapor de ruedas, de magníficas características y elevado porte. Según opinión generalizada, parece el modelo ideal para los escenarios marítimos que hemos de cubrir. La *Royal Navy* ha encargado la construcción de más de una docena de ellos. El Estado Mayor de la Armada entiende que se debería presentar pliego de desarrollo para adquirir una alargada serie de esas mismas unidades y clasificarlas como buques de primera clase.

—¿Una alargada serie?

—En efecto. Y le hablo de diez o doce unidades. Esa es, al menos, la idea que el Gobierno parece aceptar y aprobar en principio.

—Una fabulosa bendición, señor. Y en ese caso, mis aspiraciones personales...

—En ese caso, la idea es que para el primer buque se nombre un capitán de navío como comandante. Porque en esta primera unidad se deberán concretar múltiples detalles y se necesitarán jefes de demostrada experiencia. Por lo tanto, se nombrará a un capitán de fragata como segundo comandante.

—¿Un capitán de fragata como segundo? —no pude evitar la decepción en el tono de mi voz—. Pero los comandantes de los buques de vapor a partir de cierto tonelaje...

—No tuerza el gesto, Leñanza, que poco o nada le conviene —Estremera sonreía de nuevo con cierta condescendencia—. La idea es que el capitán de navío maneje los detalles para toda la serie en el astillero inglés. Pero con posterioridad, dejará el mando en manos de su segundo, un capitán de fragata que será el empleo requerido para todos ellos, como sucede en la actualidad, salvo que se trate de unidad con insignia izada a bordo. Es posible que el capitán de navío deba permanecer en el astillero mientras se construye toda la serie, aunque esta sea una idea personal y nada se haya decidido.

—¿Sabe más detalles, señor?

—No estoy seguro de haber obrado correctamente al mencionarle estos datos, porque imagino su agitación interior. No se haga excesivas ilusiones, que nada es seguro hasta que aparece la real orden, Leñanza. Sin embargo y tras mis conversaciones con el brigadier Martínez Pescara, creo que tiene muchas..., bastantes posibilidades de ser nombrado como segundo comandante para ese primer buque. Y no es moscarda menor, con más de doscientos pies de eslora, 350 caballos de vapor nominales y 600 efectivos.

—Sería fantástico —un dulce rumor bailaba en mi alma—. ¿Sabe algo de posibles fechas? ¿El buque se encargará en firme o se trata de alguno de esos proyectos que se manejan con el Gobierno y más tarde caen en...?

—No se trata de proyectos lanzados al viento. En ese caso, no habría abierto una sola pulgada mi putañera boca. El pasado trece de julio se ordenó levantar el proyecto de un vapor de ruedas, con las dimensiones y fuerza del *Medea* inglés, el buque al que me refería. Todos los que lo han estudiado con detalle afirman que se trata de una

excelente unidad. Y al siguiente mes, el día 11, se dictó la Real Orden por la que se ordenaba que dicho buque se levantara en un astillero de la Gran Bretaña, por *inexistencia de maderas en nuestros arsenales* —Estremera apuntilló las últimas palabras con ironía.

—Bueno, señor, esa es la triste frase habitual para enmascarar nuestras incapacidades técnicas. Porque madera precisamente no nos falta.

—Así es, por desgracia. Pero se suele enmascarar la realidad, por necesidad de esa absurda y anticuada reglamentación. Bien, ahora estamos a la espera de que se autorice oficialmente el levantamiento del buque y la colocación de su quilla, lo que en mi opinión se producirá en pocas semanas. Incluso puedo decirle que se ha bautizado al primero de la serie como buque de primera clase *Blasco de Garay*.

—¿Blasco de Garay? Me parece muy adecuado para la ocasión, señor.

—Un merecido homenaje a un gran hombre. Como recordará, Blasco de Garay era un valiente capitán de mar, pero al mismo tiempo un eminente mecánico e inventor. En 1539 presentó a nuestro emperador don Carlos diversos proyectos para rescatar de los fondos los buques hundidos o, al menos, sus valiosas mercancías. Pero también presentó un proyecto de desalación de las aguas marinas, el sistema que ahora se intenta conseguir con los famosos evaporadores y que tanto necesitan los buques actuales, para no evaporar agua salada en sus calderas.

—Bien que sufrí tan negativa condición a bordo del vapor de ruedas *Isabel II*, señor. Los depósitos de salmuera en las calderas se acumulaban, hasta el punto de inutilizar el buque.

—Por esa razón, se concede tanta importancia a los procedimientos o mecanismos evaporadores, unos sistemas que todavía deben ser perfeccionados. De la misma forma, Blasco de Garay ideó un sistema de libre gobierno para las galeras, que beneficiaba en mucho sus maniobras. Y por último, pero muy importante por su radiante actualidad, levantó el proyecto para construir *un bajel que andaba por medio de un aparato, cuya parte más importante era una gran caldera de agua hirviendo, y el buque sólo podría andar a media legua por hora, que la máquina era muy costosa y que existía, además, el grave riesgo de que la caldera estallase*. Parece mentira que un proyecto así, tan actual, se presentara en 1542, hace más de trescientos años. Blasco de Garay, aparte de un verdadero hombre de mar, se consolidó como un adelantado a su tiempo, sin duda, como tantos otros sabios españoles cuyos trabajos no se tuvieron en cuenta.

No me agradaba que el brigadier perdiera la estela del tema inicial, que tanto afectaba a mi persona y a mis aspiraciones profesionales, por lo que intenté retomar el camino.

—En ese caso, señor, ¿se sabe cuándo podría quedar listo el primer buque de la serie?

—Calma, Leñanza, que no largarán el aparejo de alas en el día de mañana. Ya le he ofrecido unas cuantas fechas, que deben tranquilizar su alma en conveniencia. De

acuerdo a como suelen marchar los acontecimientos en la construcción de un buque, debemos pensar que la botadura de ese *Blasco de Garay* por el que ya parece soñar, no tendrá lugar hasta el último trimestre del próximo año. Pero le repito que nada seguro se cuece en la perola y es posible que debiera haber callado por simple prudencia. En el mejor de los casos, todavía le queda bastante madeja que desliar en esta sección.

—Por supuesto, señor.

—Pues dejemos de hablar de esos nuevos vapores tan maravillosos, que suponen el futuro, y regresemos al presente.

—Quedo enterado, señor. No obstante, le agradezco su información e interés por mi persona.

—Los agradecimientos, Leñanza, a la vista de los resultados. Y no sueñe en exceso.

Aunque regresé a mi trabajo diario con aparente normalidad, los pensamientos se largaban al viento prendidos de cometa dorada. La conversación mantenida con el brigadier Estremera había quedado grabada a fuego en las entrañas y me refocilaba minuto a minuto con algunas frases sueltas que, no obstante, encerraban un significado tan importante. Aunque sabía que no se trataba de inmediata acción ni concesión rápida de un nuevo destino, en el cerebro intentaba visualizar la silueta del vapor de ruedas *Blasco de Garay*, navegando con mar dura y barriendo las olas blancas con su proa. Y como desconocía al ciento sus características físicas, empleaba una amalgama de imágenes pertenecientes al vapor *Isabel II*, al *Reina Gobernadora* y otros buques de propulsión y características similares.

Con el personal aplicado a mi sección continuamos el importante trabajo que nos quedaba por lidiar en el tema de los maquinistas y fogoneros, aunque hubiéramos ofrecido las líneas maestras y principales semanas atrás. Sin embargo y atacando el segundo carnero, vibraba de nuevo cuando recibía alguna noticia sobre la serie de buques que se pensaban construir en el Reino Unido para la Real Armada. Por suerte, disponía de un compañero de curso y brigada en la Academia Naval, mi buen amigo Manuel Diarena, destinado en la sección de adquisiciones y nuevas construcciones, aquella sección que mandara mi padre de forma repetida. Y fiel a su norma, me hacía llegar toda noticia que se relacionara con el tema deseado.

De esa forma, el 14 de diciembre, cercanos a entrar en las fiestas navideñas, tuve conocimiento de que ese mismo día se autorizaba oficialmente el levantamiento del buque en los astilleros londinenses de Blackwall, propiedad de la firma Henry Loftus y Money Wigram. No me eran desconocidos porque se trataba de un arsenal privado, que por suerte había conocido a fondo cuando purgaba en otros astilleros británicos del Támesis las reparaciones del vapor *Isabel II*. Y para caldear la estela, por Real Orden de diez días después, precisamente en la entrañable fecha de la Nochebuena, se ordenaba la colocación de su quilla, así como la advocación a la que se debería acoger el nuevo buque, nada menos que la del presbítero San Gregorio.

En su conjunto, atravesaba unas semanas de colores blancos cuando se acercaban los últimos días del año del Señor de 1844, aunque nos reventara alguna ligera piñata a destiempo en el trabajo propio de la sección. Pero ya nadie podía despegar la cometa de mi alma, que se trazaba en luces con enorme ventura. Si aparecía en el cerebro algún pensamiento oscuro, sólo tenía que pensar en la imaginada silueta del vapor *Blasco de Garay*, para que las piedras negras pasaran a popa y repusiera los horizontes azules con rapidez. Centré todas mis esperanzas en el venidero año de 1845, que vaticinaba en mi espíritu como glorioso para la Armada y para España, con el cuerpo sobre las tablas del buque que colmaba mis aspiraciones.

También lo comprendió a las buenas el resto de la familia. Como el cambio en mi semblante y modo de actuar debía ser muy notable, hube de contestar a sus preguntas con la necesaria sinceridad. Cuando los puse al día de la situación, mantenida la necesaria reserva, mi padre explotó en palmas de alegría. Por el muro negro, no gozó como el resto mi esposa Rosario, tan reacia a esos periodos de embarque que me alejaban de ella. No obstante, sabía que se trataba del bien de mi carrera y de mi satisfacción profesional, por lo que, en el fondo, también ella debió sentir el gusanillo de la felicidad.

Se tuerce la sangre

En cuanto a mi vida particular y con la excepción de la nueva meta profesional trazada en el ministerio, debo reconocer que todavía se percibían en el seno de la familia los rescoldos amargos que habíamos sufrido en los dos o tres últimos años. No obstante, tanto mi padre como Leonor se encontraban decididos a intentar que, durante aquellas Navidades, se volviera a respirar aire tradicional y de especial querencia en el palacio de Montefrío, que tales fechas nos trasladaran en verdad a lo que se solía percibir en todo hogar español. Por fortuna y siguiendo los ruegos de mi padre, los tíos Rosalía y Beto aparecieron a mediados del mes de diciembre. Y ya en sus rostros creí descubrir desde el primer momento, que se habían abierto nuevas muescas de dolor en sus almas, si es que cabía algún poro de sus pieles donde incidir el maligno punzón. Sin embargo, ni siquiera elevé una mínima pregunta en tal sentido, evitando atacar la manzana al primer bocado.

Por fortuna, mucho supuso para el ambiente familiar de aquellos señalados días la presencia y habitual alegría de mi hermana María, acompañada por su esposo, el teniente de fragata Víctor María Descallar. Destinado en la Dirección General de la Armada, se encontraba pendiente de un soñado y prometido embarque en un buque de vapor, condición que todavía no había probado en su vida profesional. Tanto María como su hija María Engracia, que apenas contaba un año de edad, nos hicieron reír y gozar aunque alguno debiera entrar en misión de enmascaramiento. Por el contrario, se anunciaba la inevitable ausencia del primo Beto, embarcado en un guardacostas bajo su mando.

Atravesamos las señaladas fechas navideñas con nubes de diferentes colores en el ambiente, aunque cubriéramos la meta trazada a uñas de gato. Y mucho hubimos de laborar a favor, porque al primer atisbo de rumazón negra en la distancia, tanto María como yo entrábamos con cualquier tema chancero, de forma que se borrara hasta el más mínimo desmayo. También mi hijo Santiago, el joven guardiamarina llegado de la Escuela Naval, aportó una generosa dote de optimista alegría, al narrar sus primeras experiencias de mar, que exponía con el alma entregada y la ilusión trazada en el futuro. No se trataba de una situación fácil y, por gracia de los cielos, todavía no había reventado la piñata de pólvora.

Creo que fue la jornada anterior a que se celebrara la Santa Epifanía del Señor, cuando los tíos Beto y Rosalía, aprovechando que todos nos encontrábamos en el recogido saloncito de las conchas, largaron la bombardita que mucho me temía. Y bien sabe Dios, que llevaba algunos días oliendo a pólvora y estaba seguro de que la tormenta acabaría por desencadenarse. Comenzó la hermana de mi padre con un tono

de voz que intentaba ser alegre, aunque largara rastros de pesadumbre en la vereda.

—Tenemos que ofrecer una noticia importante para la familia. Nuestro hijo Beto se ha comprometido en matrimonio con una preciosa dama.

—¡Vaya por Dios! —saltaba mi padre del asiento como accionado por resorte, sin pensar siquiera en segundas opciones—. ¡Y manteníais una noticia de tal calibre, que afecta a mi ahijado en primera banda, bien guardada en la bolsa! Pero, por Dios, aumentad los detalles. ¿Quién es la afortunada? ¿Acaso se trata de alguna damisela gaditana de conocida familia marinera? Debo ponerme en contacto con él para hacerle llegar mi presente, que será generoso como pocos.

—La joven de la que te hablo no es gaditana, hermano, ni pertenece a una familia marinera, aunque sí militar —mi tía Rosalía apenas podía enmascarar el sufrimiento entre las roscas de una falsa sonrisa—. Beto se ha comprometido en matrimonio con la señorita Margarita Elío, valenciana de nacimiento.

—¿Has dicho Elío? —mi padre parecía asombrado—. Por los clavos de Cristo, espero que no sea hija del general Francisco Javier Elío, nombrado virrey de las provincias el Plata, aunque no fuera reconocido por la Junta Gubernativa de Buenos Aires. Por desgracia, Beto debió lidiar con él a fondo y con raspaduras gruesas de sangre, cuando mandaba el queche *Hiena* en aquellas aguas —mi padre señalaba a su cuñado.

—Sí que tuve que lidiar con él, para mi desgracia. Nunca olvidaré a aquel general Elío, hombre de escasa o nula inteligencia, así como muy negativo para el bien de la causa. El muy inepto llegó a acusar al virrey y superior suyo inmediato, jefe de escuadra Santiago Liniers, de traidor y antiespañol. Y no llegué a escuchar su retracto, cuando nuestro gran patriota murió vilmente fusilado, por defender los intereses de España. Puedo declarar sin pasión, que el general Elío hizo mucho daño a las aspiraciones españolas en el Plata. Pero Margarita no podría ser hija de este nefasto personaje, que fue mercedamente ajusticiado al garrote vil en el año 1822. Era muy favorable al absolutismo y un antiliberal enfervorizado, que encarceló a media ciudad de Valencia, disponiendo prisiones y fusilamientos a granel. Incluso restableció los tormentos prohibidos. Pero pagó su crueldad como debía en el trienio constitucional.

—Margarita es hija de..., del sobrino de ese citado general. Su padre se llama Joaquín de Elío, un personaje muy...

—Ya sé de quien habláis, hermanos —mi padre entonaba ahora a la baja—. Se trata del general Joaquín Elío y Ezpeleta, que luchó por don Carlos bajo el mando de Zumalacárregui en la última guerra.

—Puedes hablar con entera sinceridad y a las claras, querida, que nos encontramos en familia —mi tío Beto abría las manos, como si deseara explicar a su esposa los Santos Evangelios—. En efecto, Santiago, se trata del general Elío que, cuando se produjo el Convenio de Vergara, don Carlos puso al frente de las tropas que todavía le permanecían fieles. No se puede negar su heroísmo y valor en los

frentes de batalla, desde luego, por muy equivocado que lo entienda, situado en el legitimismo más rancio y extremo. Se sostuvo al mando de las fuerzas carlistas desplegadas en el norte, hasta que en septiembre de 1839 debió emigrar a Francia. Y allí continúa, siempre fiel a la causa legitimista. Se le considera como uno de los más influyentes consejeros del conde de Montemolín y permanente personaje de su Corte.

Debo aquí señalar, para que se puedan comprender a fondo nuestros sentimientos, que en la familia Leñanza, sin excepción hasta el momento, nos habíamos decantado por los pensamientos liberales, aunque siempre en el ámbito moderado. Sin embargo, también era norma que jamás expusiéramos ni defendiéramos nuestras opciones políticas en público. No obstante, durante el trienio constitucional, mi padre se había encontrado bajo las órdenes del teniente general don Cayetano Valdés, convencido defensor del liberalismo. Pero una acción así, en estricto cumplimiento del deber, le había valido una condena a muerte por parte de don Fernando VII, razón por la que había debido sufrir extrañamiento en Portugal durante bastantes años.

—En ese caso —proseguía mi padre con cierto esfuerzo—, ¿dónde conoció Beto a la joven?

—Cuando, hace poco más de un año, Beto se encontraba a bordo de la goleta *Maravillas*, sufrió una tramontana terrible en el golfo de León. Debó entrar en Marsella por arribada forzosa y demasiada agua en la sentina, necesidad de reparar serias averías en el aparejo y refrescar la aguada. La Marina Nacional francesa les prestó todo el necesario auxilio desde el primer momento. Y dos semanas después, el Prefecto Naval ofreció una recepción en honor de los oficiales españoles. Pues allí saltó la bombarda y se conocieron. Una perversa suerte, siempre de la mano de un francés —Beto escupía sus últimas palabras con evidente enfado.

—No digas eso, Beto. La chica puede ser una mujer maravillosa sin que... —mi padre intentaba compensar actitudes.

—Eso es lo de menos, Santiago —ahora el tío Beto entonaba con inmensa tristeza—. Las olas se extienden sin medida cuando no hay freno. Por amor a esa mujer, Margarita, Elío, nuestro hijo se ha convertido al más furibundo legitimismo. No es cierto que se encuentre navegando en su buque por estos días, como os dijimos a la llegada. Beto abandonó su barco hace tres meses y pasó a Francia, unido a los carlistas que allí esperan una nueva oportunidad. Bien es cierto, que siempre defendió posturas cercanas al absolutismo, pero nunca creí que pudiera llegar a este punto. Ha tirado su carrera en la Real Armada por la borda y su vida se convertirá en un suplicio. Acabará sus días vagando por ciudades francesas en el más triste de los exilios.

Tras la declaración del tío Beto, se hizo el más profundo de los silencios, solamente roto por unos incipientes y apagados sollozos de la tía Rosalía. En verdad que nadie sabía qué decir o hacer, salvo sufrir tripas adentro la terrible noticia que nos acababan de ofrecer. Pensé con sinceridad, que algún mal de ojo debía haber caído sobre la familia Leñanza, incapaz de levantar cabeza ni atravesar unos pocos años sin

que el látigo más cruel volviera a azotar nuestros costillares. Al menos, agradecí en el alma que mis tíos no hubieran ofrecido la penosa noticia durante los días navideños, que habíamos cruzado con cierta alegría, aunque ahora comprendiera que todo había sido una farsa orquestada por su parte. Me vi obligado a lanzar algunas palabras de consuelo.

—Mucho lo siento por el primo Beto, a quien tengo en mucho afecto. Además, es el único primo que me queda. No obstante, ruego a Dios para que sea feliz en su matrimonio y no encuentre muchos obstáculos en la vida.

—Gracias por tus palabras, Francisco —el tío Beto entonaba a la baja.

—Aunque haya cometido lo que entendemos como una locura, debo actuar como cabeza de la familia —mi padre hablaba con seguridad y firmeza—. Es posible que a Beto le surjan algunas necesidades económicas, que estoy dispuesto a satisfacer. Me pondré en contacto con él por escrito y le ofreceré ayuda en dicho sentido. No debemos mezclar la política con la sangre. ¿Cuándo se celebrará la unión con Margarita?

—Matrimoniarán mañana mismo, precisamente en el día de la Santa Epifanía, en la catedral de Lescaur, edificada bajo la advocación de Notre Dame. Según parece, se trata de una iglesia emblemática en toda la Aquitania y jalón importante del camino de Santiago. De momento, supongo que mantendrán residencia en Pau, allí donde se ha instalado el pretendiente carlista a la Corona y su Corte. Agradezco tu disposición, Santiago, pero no creo que sea el momento de ofrecerle ayuda económica. El tiempo ofrecerá novedades. Como podéis comprender, no asistiremos al enlace matrimonial.

—No sé si habrá sido una correcta decisión —declaró Rosalía en un apagado susurro—. Después de todo, Beto es nuestro único hijo y Margarita será la madre de nuestros únicos nietos, todo lo que dejaremos de rastro en esta vida. Como decía Santiago, esa chica no tiene culpa de la conducta de su padre.

—¿Todavía piensas que debíamos haber asistido? —Beto parecía elevar la temperatura de la caldera—. Por favor, Rosalía, no vuelvas a repetirlo. No puedo creer que me pidas asistir en Pau al matrimonio de mi hijo, apadrinado por el pretendiente a la Corona de España, que desea instaurar un régimen igual o peor al que sufrimos bajo la bota de don Fernando el Séptimo. Hemos de reconocer que hemos perdido a nuestro hijo, que debe haber sentenciado la cabeza por esa joven.

—Pero, Beto, querido —Rosalía hablaba con un filo de voz, de nuevo cercana al llanto—, es nuestro único hijo. Además, el carlismo ha muerto. Perdieron la guerra y se acabó.

—¿El Carlismo muerto? ¿Has dicho que se acabó? —Beto emitió una carcajada seca y muy negra—. Nada de eso, Rosalía. Las fuerzas carlistas se mantienen en Francia con sus mandos, dispuestos para entrar en acción. La corte de don Carlos VI, como denominan al pretendiente, se halla muy compacta y preparando manifiestos en los que pedirán a los españoles regresar a la lucha. No se ha acabado el carlismo por desgracia, querida, ni mucho menos. Y muy posiblemente, llegaremos a ver cómo

nuestro hijo lucha contra Santiago o Francisco.

Al comprobar que Rosalía tapaba el rostro con sus manos, mi padre comprendió que debía intervenir para calmar las aguas a nuestro alrededor.

—Por favor, no pensemos en las peores opciones. Es posible que se llegue a un acuerdo dinástico y que no sea necesario...

—El posible acuerdo dinástico se dio por finalizado con la boda de nuestra Reina doña Isabel y lo sabes bien, Santiago. El Gobierno gasta bastante dinero en intentar disminuir las fuerzas carlistas. Por fortuna, el pretendiente no dispone de mucha hacienda porque son numerosos los carlistas que malviven en Cataluña y Navarra, cercanos a la frontera francesa. Especialmente en Cataluña, se han convertido en grupos o partidas más cerca del bandolerismo. Pero de algo han de vivir.

—Esos no piensan en el carlismo, Beto, sino, como tú dices, en sobrevivir.

—Pero agradecerán que alguien pueda darles de comer. Suele ser habitual con las tropas, que poco diferencian los nobles sentimientos de unos y otros.

Mi padre deseaba regresar al tema de Beto y cortar la discusión política.

—¿En qué situación legal y administrativa ha quedado Beto? ¿Llegó a elevar escrito de declaración de principios a Su Majestad?

—No, lo que permite albergar alguna esperanza de futuro —Beto parecía respirar de alivio al ofrecer la última declaración—. Gracias a la gestión de un buen compañero, con quien he quedado en impagable deuda, ha sido anotado, de momento, como oficial en situación de *paradero desconocido*. Pero en cuanto se lleve a cabo una intentona carlista, que la veo cercana en el tiempo, quedará encuadrado entre dichas fuerzas. En fin, repito que hemos perdido un hijo, el único que nos quedaba. Parece ser que esta perra vida pretende someternos de nuevo al dolor, como si no hubiéramos sufrido bastante.

La caldera preñada en mi tía Rosalía acabó por reventar. La pobre abandonó el sillón y corrió hacia la escalera que comunicaba con los aposentos, mientras estallaba en un amargo llanto. Todos comprendimos su dolor, lo que nos dejó clavados en un silencio que nadie parecía poder quebrar. Los segundos se alargaron en tristezas sin medida, penosa condición que acabó por romper mi hermana María.

—Comprendo vuestro sufrimiento, tío Beto, que es el nuestro. Si podemos colaborar en algo, sea lo que sea, no tiene más que decirlo. Quiero mucho al primo Beto, y no voy a quebrar ese cariño de años por un maldito sentimiento político.

—Muchas gracias, María. Por desgracia, nada podemos hacer en estos momentos.

La reunión se disolvió al tono de lechada amarga, sin que nadie lanzara sobre la escena una palabra más, como si se hubiese descolgado un telón espeso e impenetrable. Y debo declarar aquí con entera sinceridad, que no me encontraba excesivamente sorprendido por la noticia recibida. Había conversado con mi primo a lo largo de los años en muchas ocasiones, y el tufillo absolutista lo dejaba caer a las claras. Sin embargo, nunca habría pensado que su postura pudiera alcanzar aquel peligroso nivel, que cambiaba su vida al concierto. Claro que el amor por esa joven

había podido decantar la balanza sin mayor esfuerzo por su parte, cerrando los balduques del dolor sobre la vida de la familia.

* * *

La vida continuó avante en su peregrinación, a pesar de aquel golpe postrero que la entrada en el año de 1845 nos había deparado. Para gracia del alma, los colores se mueven a nuestro alrededor con velocidad de acuerdo al transcurso del tiempo, ese unguento capaz de mejorar a un moribundo sin mayor consuelo. En mi particular caso y para beneficio propio, el trabajo no dejaba mucho tiempo para pensar en otros quehaceres, por lo que la imagen de la tía Rosalía entrada en llantos desconsolados se fue difuminando poco a poco en el cerebro. Aunque se trate de puro egoísmo, el regreso de mis tíos a Cádiz nos aliviaba en gran medida. Como asegura con su habitual sabiduría el refranero castellano, *ojos que no ven, corazón que no siente*. ¡Qué gran verdad! Sin embargo, era hartamente penoso pensar siquiera, que dos personas tan queridas debieran atravesar un calvario profundo en soledad, aunque mi padre hubiera intentado convencerlos para permanecer con el resto de la escasa familia.

En cuanto a mi andadura estrictamente personal, pronto comenzaron a soplar vientos desde todas las direcciones posibles. Les puedo confesar, que aquel nuevo año llegó a las oficinas del ministerio de Marina cargado de novedades de todo tipo. Pero comenzaré con el aspecto particular de mi destino, que todavía andaba luchando en la sección de Instrucción y tratando de sacar avante los flecos de la formación y reglamentación de los Maquinistas. Ya les he comentado que poco confiaba en las instancias superiores, que debían sancionar o desarrollar nuestros trabajos. Y para desgracia general, que así lo estimo, acabé por acertar en toda la diana.

El primer golpe de cierta dureza nos entró por gatera llana de forma inesperada, cuando me hizo llamar con cierta urgencia el brigadier Estremera a su gabinete. Nada más contemplar su rostro, supe que algún negocio se cocinaba por negras y a la mala. Como ya cursaba el camino de nuestra relación con cierta confianza, le entré por derecho nada más sentarme frente a él.

—Parece que no gozamos de buenas noticias en el día de hoy, señor.

—Puede asegurarlo sin riesgo a errar una ligera mota. Mira, Leñanza, la estulticia humana no sólo no tiene límites, sino que además es un mal tan contagioso como el vómito negro. Y parece que ha picado a varios de nuestros jefes, bien adobados por los peloteros cortesanos de costumbre. Pero para no mantenerte en vilo de tensión negativa, debo comentarte que ha sido revocada la decisión de que la instrucción y adiestramiento de los maquinistas se lleve a cabo en Barcelona. Una orden tajante y sin vueltas. En fin, creo que la Armada ha perdido una extraordinaria oportunidad.

—No me extraña nada esa negra decisión, señor, que parece definitiva. Ya había escuchado ciertos comentarios en dicho sentido y me esperaba lo peor en cualquier momento. Algunas voces hablaban a las claras y con evidente repulsa hacia esa idea

que lanzamos, como si adiestrar a nuestros maquinistas en una empresa civil significara una terrible vergüenza para la Real Armada. A veces, parece difícil encontrar a personas tan...

—¡Tan estúpidas! —el brigadier gritaba, al tiempo que golpeaba la mesa con el puño—. Lo que ha nombrado es el maldito quid de la cuestión. Una solemne tontería, que puede descabalar un magnífico plan.

—Puedo imaginarlo perfectamente, señor. Claro que a los que con tanta ligereza despotrican de la decisión tomada en esta sección, tras sopesar pros y contras durante mucho tiempo, no les avergüenza el hecho de que nuestros arsenales se encuentren prácticamente a nivel técnico del siglo XVIII. Si decidimos que la escuela de formación se instalara en la fábrica Vulcano de Barcelona, no fue porque intentáramos evitar un establecimiento de la Armada sino porque, sencillamente, no disponemos de ninguno medianamente preparado en estos momentos.

—Conozco perfectamente todo lo que me pueda contar. Se trata de harina molida en doble vuelta y sin solución, amigo mío. No obstante, he llegado a efectuar una contrapropuesta, o más bien una aclaración, en el sentido de que la empresa catalana no es el fin definitivo sino solamente un paso intermedio. Al tiempo que comenzamos a formar a los maquinistas en los talleres de Barcelona, se debería adecuar un edificio del arsenal de Ferrol para que se especialicen los maquinistas con los mejores medios. Incluso les he hablado del Taller de Gálíbos, que se encuentra en perfectas condiciones para una posible transformación. Pero nada, se trata de misión imposible. A determinadas cabezas, cuyo nombre prefiero guardar en la bolsa, no les gusta la solución de Barcelona. Pero tampoco les agrada poner el dinero necesario sobre la mesa y comenzar las obras en Ferrol. Aquí no cabe una estupidez más.

—¿Y qué podemos hacer, señor?

—Pues, de momento, continuar la preparación de los maquinistas a bordo de los buques en puestos doblados. Espero que comprendan que esa situación es poco deseable y solamente posible en tiempos de paz. Bueno, y tampoco factible en aquellas unidades que pasan a operar en el mar del Sur, a no ser que quieran pagar una soldada cuádruple por cada destino. Sería un desastre muy costoso. Los comandantes protestan de la pobre formación de los maquinistas, hasta que llevan suficiente tiempo a bordo y han aprendido su oficio a la brava. Pero los aparatos y maquinarias se estropean por uso indebido, y todo sale mucho más caro al final.

—Bien que lo siento. Un esfuerzo de muchos meses tirados por la borda, señor. Y ya veremos como se cuece la segunda perola.

—¿A qué se refiere?

—Al reglamento de Maquinistas y Fogoneros. No confío en nada ni en nadie.

—Recemos a la Santa Patrona para que no nos salte también contra los ojos.

Lanzado cuesta abajo en mis reflexiones más negativas, debo reconocer que pocas esperanzas depositaba en que la Dirección General de la Armada y sus cabezas pensantes, ofrecieran su visto bueno al reglamento propuesto. Y desesperaba al

comprender, que se podía arrojar por la borda un trabajo de muchos meses. Esperaba que nos fuera devuelto con muchas correcciones a realizar, una serie de enmiendas o variaciones propuestas por quienes poco o nada conocían del tema a tratar. Pero en esta ocasión, las nuevas me las transmitió el brigadier de pasada, mientras atacábamos otro tema diferente.

—Por cierto, Leñanza, que deberemos retocar el Reglamento.

—¿El Reglamento de Maquinistas y Fogoneros, señor? Ya lo suponía. ¿Qué parte no les ha gustado?

—Han comentado la necesidad de llevar a cabo diversas correcciones. De forma especial, se posicionan a la contra en el apartado de retiros y recompensas por inhabilitaciones producidas en acto de servicio. Recordará que establecimos un máximo de nueve décimos del sueldo de mar para quienes hubieran cumplido cuarenta años de servicio en buques y cinco en arsenales. Pues lo consideran disparatado. Por el contrario, encuentran escasos los tres décimos para quienes hayan cumplido quince años a bordo. Y de la misma forma, algunos apartados más.

—Parece imposible de creer, señor. Precisamente, esos tiempos los tomamos de algunos sistemas que se encuentran en activo en la administración. ¿Cómo les puede parecer disparatado?

—Ya lo sé —Estremera movía los brazos con evidente desgana—. Nada se puede obrar contra las piedras en muralla.

—Pero ¿ofrecen alguna alternativa?

—¿Alternativa? Nada de nada. Esos pingüinos objetan sobre determinados apartados, en muchos casos sin ofrecer los argumentos necesarios y, desde luego, sin abrir alguna vía de posible salida. Eso que se suele llamar en coloquio como *la crítica por la crítica y sin un fin visible*. Mire, Leñanza, creo que es absurdo trabajar una onza más en esa línea. Para mí, que ese reglamento no entrará jamás en vigor.

—Pero, señor, los maquinistas y fogoneros no pueden continuar con su trabajo a bordo durante años y años sin un reglamento que ajuste sus trabajos, deberes, obligaciones, futuro de carrera y mil apartados más. Ahora mismo, se mueven en un batiburrillo de disposiciones transitorias, que nadie podría englobar en un solo capítulo reglamentario.

—Algunas voces se orientan a efectuar cambios a las Reales Ordenanzas. En mi opinión, se trata de una barbaridad.

—No podemos cambiar las Reales Ordenanzas cada vez que aparezca un capítulo de la actividad marinera sin cubrir. No es la primera vez que se incorporan disposiciones por fuera de ellas, como sucedió en la última reglamentación de los oficiales de mar o los pilotos. Se redactaron reglamentos particulares, al igual que hemos hecho nosotros.

—Les voy a contestar, si le parece bien, que no sabemos lo que desean realmente. ¡Y no les miento una palabra, por Cristo crucificado! Que nos orienten en las posibles direcciones que hemos de tomar, para que lo aprueben más tarde. Seguro que no

contestan nada y por esa razón, estoy seguro de que jamás entrará en vigor este reglamento. ¡Mierda de bicha parda!

En verdad que nuestras reuniones comenzaron a decaer en cuando al ambiente que se respiraba, pesimista de banda a banda. Y no marraba una mota el brigadier Estremera en sus negros vaticinios porque, en efecto, aquel reglamento tan ordenado y adecuado a las necesidades, jamás llegó a entrar en vigor en la Armada. Sin embargo y como defensa propia, puedo asegurar que un reglamento con muy parecidas o exactas características fue puesto en vigor en nuestra vecina Marina de Portugal. Se ve que alguna mano pecadora lo hizo circular desde nuestro ministerio a través de la Raya, o eso llegué a pensar.

Menos mal que para tranquilidad del espíritu, mi sueño particular dorado se movía avante y la silueta del vapor *Blasco de Garay* se mantenía abierta con claridad en el cerebro. Y como si un ángel de alas blancas llegara en rescate de mi andadura, pocos días después me hacía llamar el brigadier Estremera con cierta urgencia. Al observar la sonrisa en su rostro, entendí que algo positivo habíamos conseguido en los trabajos de nuestra sección. Sin embargo, estaba equivocado.

—Bueno, Leñanza, por fin nos alcanza una buena noticia.

—Benditos sean los cielos, señor. ¿Han acabado por aceptar el reglamento?

—Eso no sería una buena noticia sino un milagro santero, que jamás se producirá —Estremera reía de buen humor, una acción que no le observaba en las últimas semanas—. Olvide la Sección de Instrucción, que le quedarán bastantes millas a popa en escaso tiempo.

Apreté los puños al escuchar aquellas palabras, que podían agrandar mis sueños hasta el palo de proa. Sin razón que lo motivara, me mantuve en silencio, como si no deseara romper un momento tan delicado. Estremera se extrañó y entró de nuevo.

—¿No me preguntáis nada? ¿Ha muerto su inagotable curiosidad?

—Con toda sinceridad, señor, serían mil las preguntas que podría elevarle. Espero... espero que se trate de lo que pienso o sueño. ¿Ha recibido algún dato de la posible botadura del vapor de ruedas *Blasco de Garay*?

—Mejor que eso, muchacho, mucho mejor. Se ha firmado la real orden por la que se nombra al capitán de fragata Francisco de Leñanza como segundo comandante del buque de primera clase *Blasco de Garay*. Recibe mi más sincera enhorabuena. Bien que lo mereces.

—Muchas gracias, señor.

Largaba mis palabras con esfuerzo a través de una garganta seca y casi cerrada por la emoción. Todavía me costaba creer como cierto, lo que el brigadier acababa de anunciar. Pero ya continuaba mi jefe, leyendo un documento que extraía de la primera carpeta y aparentaba ser una página oficial.

—En la misma orden se señala que deberéis pasar al astillero inglés donde se levanta el buque, una vez sea botado. Deberá quedar bajo la bota directa del capitán de navío don Segundo Díaz de Herrera, nombrado como comandante, que ya se

encuentra en Londres a las órdenes del embajador español.

Quedé de nuevo en silencio durante alargados segundos. Pero ahora por la emoción que sentía tripas adentro, al punto de que las venas parecían vibrar en desordenado concierto. Miré fijamente al brigadier Estremera, que mostraba una sonrisa de sincero placer, como si la resolución le afectara más a él. Me vi obligado a elevar la pertinente aclaración, que se ajustaba a los verdaderos sentimientos.

—Siempre le estaré agradecido, señor. Y puede estar seguro de que siento abandonar el trabajo a su lado, sin haber alcanzado los resultados apetecidos o esperados. Entiendo como injusto que no se aproveche todo lo que hemos llevado a cabo en tantos meses.

—Vamos, Leñanza, hace bastante tiempo que comprendí lo inútil de nuestro trabajo. Sin embargo, creo que erráis en un importante punto. Estoy seguro de que algún día se aprovechará nuestro esfuerzo y alguna cabeza bien acomodada hará suyas nuestras ofertas. Así se juegan estas partidas en los ministerios. Habéis trabajado de forma magnífica bajo mi mando, tanto en cantidad como en calidad de los resultados ofrecidos. La lealtad en la vida militar debe cubrirse en las treinta y dos cuartas de la rosa. Me alegro mucho de que hayáis alcanzado vuestro sueño. Y estoy seguro de que será para bien del servicio, de la Real Armada y de España.

—Muchas gracias, señor. En ese caso, he de partir cuando se haya botado...

—Deberá seguir soportándome todavía durante alguna semana —de nuevo se abría en sonrisas—. Según me han comentado, se espera que la botadura del *Blasco de Garay* se produzca el próximo verano, a finales del mes de julio o primeros días del de agosto. Una vez declarada dicha fecha, deberéis partir hacia Londres para ponerlos a las órdenes de vuestro comandante.

—El capitán de navío Segundo Díaz Herrera. Ni siquiera he oído hablar de él.

—Por el contrario, yo lo tuve a mis órdenes cuando mandaba un bergantín. Y coincidimos años después aquí en el ministerio. Con toda sinceridad, se trata de una buena persona, aunque un poco estirado de más y escasamente comunicativo. Pero, bueno, ya lo comprobará en pocas semanas. Además, una cosa es un oficial tratado como dotación, y otra muy distinta como comandante de un buque. La soledad del mando afecta de muy diferentes formas a los oficiales de guerra, aunque se trate de un detalle que ya habréis comprobado.

—Así es, señor, y concuerdo al ciento con sus pensamientos.

—Por cierto, es posible que dependa de otro jefe más en Londres.

—¿Otro jefe más en línea? —mi gesto de incredulidad era cierto.

—No se ha decidido en firme todavía, pero como se trata de construir una serie de ocho buques similares al *Medea* británico, el ministro ha creído conveniente que un jefe de escuadra con experiencia en la construcción naval pase destinado a Londres. En ese caso, tanto su comandante como vos mismo dependeréis de él.

—Entendí que por esa razón se nombraba a un capitán de navío como comandante, señor.

—En efecto, esa fue la primera intención. Pero algún cerebro brillante habrá debido pensar en esta segunda opción y ambas se montarán a caballo.

—Poco me seduce tanta cabeza, señor. Un comandante, un jefe de escuadra supervisor, un señor embajador con sus habituales compromisos...

—Le comprendo perfectamente, pero así se encuentra servida la menestra sin posible variación. Bueno, alce el ánimo, que pronto se verá al mando de un magnífico buque, navegando entre penachos de humo negro por esos mares de Dios. Por cierto, como estoy seguro de que deseará saber algo más de ese vapor de ruedas que pasa a ser el eje y motor de su vida, solicité de la oficina de adquisición de buques las características del vapor de ruedas *Blasco de Garay*. Clasificado como buque de primera clase, como le he indicado, en principio se construirán ocho unidades con las mismas propiedades —Estremera tomaba un pequeño legajo de una carpeta y me lo entregaba—. Ya puede soñar con algo más tangible.

—Razón le sobra, señor. Muchas gracias.

Como les comentaba, el tiempo y las corridas de voz consiguen cambiar los ejes de nuestra vida a extrema velocidad. A partir de aquella conversación mantenida con el brigadier Estremera, la sección de Instrucción en el ministerio pasó a ocupar una posición de segunda línea en mi vida, aunque no dejara de emplearme a fondo en el trabajo, como siempre. Pero ya la silueta del *Blasco de Garay* se hacía realidad. Porque por fin podía comprobar sus líneas en el legajo de características que me habían entregado. Bien es cierto, que no se podía sacar una idea muy exacta de la forma del casco, aunque mi imaginación fuera capaz de rellenar todos los huecos.



6

A bordo del Piles

En la mañana del séptimo día del mes de agosto del año del señor de 1845, abandoné el arsenal de Ferrol a bordo del vapor *Piles* con dirección hacia el canal de la Mancha y, de esa forma, alcanzar la ribera del Támesis. Y bien que mantenía el ánimo alzado hasta el racimo de nubes, que en buena medida cubrían el cielo. Ante el aviso de que este buque de la Armada debía pasar a Inglaterra con objeto de embarcar determinadas piezas de artillería para el Ejército, no lo dudé un instante. Tras una mañana de batalla entre papeles propios y ajenos, conseguí que por el detall del ministerio se me pasaportara con la debida urgencia hacia Ferrol y, con posterioridad, a las islas británicas. Y como las fechas corrían en mi contra, debí abandonar Madrid y arrumbar al noroeste a marchas forzadas con la compañía de mi criado Pepillo, para arribar a nuestro departamento norteño con tiempo suficiente para embarcar.

Como en tantas otras ocasiones, las prisas se mostraron innecesarias. Porque, una vez embarcado en el vapor de ruedas *Piles* en situación de transporte, el buque debió esperar una semana entera a la llegada de unos encargos sin precisar, con destino al embajador español en Londres, reclamados a última hora. Y por todos los dioses de la mar costanera, que me agradó tal situación porque desconocía por entero las características del buque en el que embarcaba y poco me gustaba navegar en tablas extrañas e inexploradas. Bueno, en verdad completa, ni siquiera conocía la existencia de este vapor, aunque pueda parecerles extraño. En mi descargo puedo declarar, que había sido adquirido en las últimas semanas del año anterior. Construido en Burdeos y bautizado inicialmente como *Gironda*, fue rebautizado al entrar en servicio en nuestra Armada con la acepción de *Piles*.

Percibía con claridad en mi alma que había abandonado la Corte libre de cargas pesadas, de esas que te oprimen el alma al corte. En el palacete de Montefrío tan sólo destacaba la profunda tristeza de mi esposa Rosario, norma habitual y repetida al despedirme para embarcar sin fecha concreta de retorno. No obstante y a la contra, me aligeraba el alma comprobar la alegría de mi hermana María en su matrimonio y el comfortable entrar de mi padre en la estadía de los años sabios, bien arropado en cariño y cordura por su esposa Leonor. Es cierto que, a nuestro arribo a la capital gallega, todavía se marcaban escenas de cierto desconsuelo en mi cerebro, con el cuadro de Rosario en llantos a la cabeza. Sin embargo, estaba seguro de que, en cuanto la mar desfilara hacia popa en bandadas suaves y con suficientes leguas de distancia, tales imágenes comenzarían a difuminarse con la placidez habitual, esa celestial concesión que las aguas nos entregan a los hombres de mar en cada ocasión.

Aunque de forma un tanto lateral, no podía olvidar por completo el drama

causado en la familia, y especialmente en sus padres, por mi primo Beto al haberse convertido al más puro legitimismo y tirar su carrera en la Armada por el sumidero más pestilente. Mis tíos, por los que sentía una intensa pena, habían regresado a Cádiz, donde deberían soportar un profundo dolor, así como sufrimientos alargados en el tiempo. Para su desgracia, se trataba de una familia que durante los últimos años había recibido las malas contra la cara en madejas de fuste.

Para sorpresa de todos, pocos días antes de abandonar la Corte, en el palacete de Montefrío recibía una carta de mi primo, firmada en la ciudad francesa de Montpellier, uno de los centros del carlismo. Ya saben quienes hayan leído alguno de los cuadernillos familiares, que nunca habíamos congeniado al ciento Beto y yo. Aunque le dispensara el cariño propio de la sangre pareja, lo consideraba persona falta de entendederas y demasiado fácil de convencer por cualquier mente mejor desarrollada. Con palabras e ideas un tanto infantiles intentaba exponer los argumentos que le habían hecho, según sus propias palabras, *encontrar la luz y decantarse por la causa legitimista*. Puedo asegurar sin rubor, que se trataba en su conjunto de las habituales frases que se escuchaban en bocas de los carlistas, más entradas en demagogia barata que en conceptos amasados en su cerebro. Para colmo, se despedía hasta que nos encontráramos en Madrid, *una vez restablecido en el Trono su legítimo dueño*. Entregué la epístola a mi padre para su lectura, que no ofreció comentario alguno, aunque aumentara la tristeza que le había ocasionado la conducta de su sobrino y ahijado.

En mi traslado hacia las tierras gallegas y como siempre, me acompañaba el inseparable Pepillo, ese mozo murciano, campero y noble, llegado a la mar en casualidad guerrera, que cumplía bastantes años a mi lado como criado particular. No sólo su fidelidad se alzaba hasta cotas inimaginables, sino que le debía la vida en repetición, las más de las veces gracias a su especial habilidad y maestría en el uso de las pequeñas dagas. Pepillo jamás se separaba de las tres armas enfajadas en el cinto, que denominaba como sus queridos *estiletos de salud*. Y bien que podía atestiguar por mi parte su beneficio. En los buques donde habíamos embarcado se le conocía como mi sombra, pero muy orgulloso me encontraba de tal apelativo porque presentaba el mejor seguro para mi vida.

Una vez en conocimiento de que deberíamos alargar la estancia prevista en Ferrol, Pepillo entró en demandas, siempre pensando en mi comodidad y sustento.

—Podría aprovechar estos días para entrar en contacto con el Marchante Vizoso, señor. Se trata del mismo que ya empleé años atrás, cuando entramos en este puerto a bordo del *Isabel II*. De esa forma, podré agenciar los víveres necesarios para su despensa personal, como es mi obligación.

—No sé si merecerá la pena entrar ahora en tratos, con tan pocos días por delante. Quizás sea más beneficioso esperar a Londres.

—¿Comprar alimentos para su despensa en negocios y marchantes de la Inglaterra? ¿Acaso habéis entrado en demencia severa, señor? Nada de placer para el

gusto y paladar se encuentra en esas islas, habitadas por puros salvajes en cuanto al comer y al beber se refiere. ¿Qué será de vos sin vino adecuado, café fuerte, paletillas adobadas en cueros, jamones bien curados y otras regalías nacidas en España o en sus Indias? Sin olvidar los orujos y aguardientes que tanto elevan la moral en determinados momentos de la vida. Nada de eso encontraremos en Londres o sus alrededores, donde solamente beben meados de vaca y comen carnes entradas en humos.

—Tienes razón como siempre, Pepillo. Encárgate de esa importante maniobra porque, según parece, deberemos permanecer en puerto cuatro o cinco días más. Y como preveo una estancia alargada en las islas británicas, no temas entrar en excesos.

—Quedo enterado y al punto, señor.

Al embarcar en el vapor *Piles*, me sonrió la suerte. En primer lugar porque, al presentarme al comandante, comprobé que se trataba del capitán de fragata Ramón García de Estremera, buen amigo y compañero. Aunque más antiguo, habíamos coincidido en el empleo de guardiamarinas a bordo del navío *Alejandro I*, aquel ejemplar de la maldita escuadra rusa adquirida en contubernio por don Fernando el Séptimo, que casi nos arrastró a las profundidades del dios Neptuno. Nos ofrecimos un fuerte abrazo, mientras comenzábamos a charlar por llano en su cámara.

—Cómo me alegro de que seas el comandante de este buque, Ramón. ¿Cuándo tomaste el mando?

—El mismo día de la entrega del buque a la Armada en el puerto de Burdeos, en noviembre del pasado año. Y no fue empresa sencilla porque, entre tú y yo, no había pisado una sola tabla propulsada a vapor. Cosas de nuestra Institución —sonreía de buen humor mientras agitaba los brazos de continuo, un detalle que lo caracterizaba—. Eché de menos tus lecciones cuando nos hablabas del vapor y sus posibilidades a bordo del navío *Alejandro I* y no te hacíamos caso, como si se tratara de una meta inalcanzable. Pero bien que te sirvió para embarcar en el primer vapor adquirido por nuestra Armada. No obstante y por gracia de los cielos, todo ha corrido a bien en este buque y sin novedades negativas.

—Ya exponía en mis escritos a bordo del *Isabel II*, que mandar un buque a vapor es más sencillo si cabe que hacerlo en uno a vela. Hay muchas noticias y comentarios preñados de absoluto desconocimiento.

—Estoy de acuerdo.

—¿Qué potencia presenta el *Piles*?

—150 caballos solamente. No es comparable a otros vapores de la Armada. Aunque de dimensiones aceptables, su potencia es menor y almacena solamente 110 toneladas de carbón, otro aspecto negativo porque su autonomía se reduce a las mil millas a potencia máxima. De esta forma, mis sueños de pasar de servicio a las Antillas o al mar del Sur con este buque se desvanecen. Pero estoy contento porque no aparecen graves averías, navegamos mucho y el barco, como podrás comprobar, es muy marinero, tanto a vapor como a vela.

—¿Por qué has de renunciar a tocar el mar de las Antillas con este buque? Precisamente, se requieren con bastante premura unidades de medio porte para Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Esta sería la unidad más adecuada y apetecida. No olvides que si dispones de mil millas de autonomía a toda presión, debe significar que se amplía a cerca de dos mil con velocidad de mínimo consumo. Todo ello sin considerar que dispones de un excelente aparejo. Bueno, eso supongo porque he comprobado a ojo la existencia de dos palos muy proporcionados.

—El *Piles* dispone de un excelente aparejo de goleta, que ofrece un muy generoso andar. Me alegra tu comentario porque tienes razón. ¿Por qué no me van a asignar a la división de las Antillas? Ya dispongo de otro elemento para soñar en futuros.

—Como vengo del ministerio con noticias frescas, puedo decirte que se hacen planes muy optimistas para aumentar las fuerzas sutiles en Antillas y Mar del Sur, con algunas unidades de porte medio a la cabeza. También se quiere revitalizar la construcción de buques en La Habana y Cavite.

—Me animan en elevado grado tus noticias, Francisco. Mucho añoro La Habana y, ¿por qué no decirlo?, sus hermosas mujeres.

—Por cierto, Ramón, ¿qué tal se mueven los maquinistas a bordo? Es un tema que me interesa porque...

—Ya sé que negociabas en el ministerio el futuro de estos hombres, sin que consiguieses regular sus vidas a bordo. Y se trata de un asunto urgente.

—Podría hablarte varios días sobre ese tema, podrido hasta las vísceras. Ya sabes lo que suele suceder cuando un memorando alcanza la Dirección General de la Armada, y las cabezas privilegiadas allí destinadas entran a desbarate de ideas.

—Lo comprendo perfectamente. En cuanto al personal a bordo del *Piles*, los seis primeros meses navegamos con un primer maquinista francés, un primer maquinista español en puesto doblado, procedente precisamente del *Isabel II*, y dos segundos maquinistas españoles que desembarcaban del *Reina Gobernadora*. El resto, fogoneros, paleadores y sirvientes de válvulas nos llegaron de Ferrol. Bueno, previamente todos recibieron un acoplamiento de un mes bajo supervisión de maquinistas franceses en Burdeos. Pero como los españoles mostraban buenas trazas y suficiente seguridad, añadido a que el francés presentaba demasiados problemas de trato y exigencias, acabé proponiendo que pasara a primer maquinista en ejercicio don Raimundo Soler, el español que actuaba en puesto doblado. Creo que fue una decisión acertada porque se trata de un excelente profesional y así conseguimos liberarnos del prepotente gabacho. Don Raimundo no sólo cubre sus cometidos a la perfección, sino que ha instruido muy bien a los dos segundos.

—Me alegro mucho. También he defendido por norma que si adiestramos convenientemente a los aspirantes, podríamos emplear maquinistas españoles en escaso tiempo sin problemas añadidos. Pero es cierto que te ha sonreído la suerte, porque en otros buques se sufre con algunos de estos profesionales.

—Todo se normaliza con el paso del tiempo. No obstante, es cierto que

necesitamos una debida y definitiva reglamentación. Cada semana aparece algún problemilla para el que no disponemos de cobertura legal. Pero, pasando a tu carrera, creo que vas a mandar el primero de esa serie de buques que se están construyendo en los astilleros británicos, a imagen del *Medea* de la *Royal Navy*. Un buen bocado.

—Ya me tocaba, que he debido pasar casi cuatro años fondeado en seco. Para ese barco del que hablas, de momento se encuentra nombrado como comandante el capitán de navío Segundo Díaz de Herrera. Pero es de esperar que quede en el astillero como comandante de construcción de toda la serie y, en el momento que se entregue el buque a la Armada, me nombren comandante efectivo. Eso espero, al menos.

—Así será, seguro. Para nada encaja un capitán de navío como comandante de un vapor de ruedas, ni se adapta al último reglamento de tripulaciones y guarniciones publicado, si otra autoridad superior no iza su insignia en él. Sin embargo, también es cierto que los capitanes de navío suspiran por mandar buques reglamentados para capitanes de fragata, dada la escasez de los ajustados a su empleo.

—Bueno, Ramón, que me entra el gusanillo de la mar. ¿Cuándo largamos amarras?

—Pues a ver si llegan de una puñetera vez esos paquetes del señor embajador. Parece mentira que todo un buque de la Armada se encuentre inmovilizado por un capricho, aunque se trate del excelentísimo ministro plenipotenciario de España ante la Corte de San Jaime.

—No me extraña una sola onza.

En aquellos días de tranquilidad, pude recorrer el buque de proa a popa y, de forma especial, dedicar mi atención a su planta de propulsión, que en poco difería de la propia del vapor de ruedas *Isabel II*. Y tenía razón el comandante, al alabar la preparación y conocimientos del primer maquinista, don Raimundo Soler. Aunque la mayor parte de estos profesionales procedían de Ferrol, dado el asentamiento inicial de su escuela de formación, este personaje comentaba con orgullo ser natural del pueblo granadino de Almagíjar. No obstante, su formación la había adquirido en el arsenal gaditano de La Carraca, donde había trabajado como auxiliar en la estación de bombas contra incendios, bajo la batuta del maestro mayor de bombas, don Benigno Lavarda.

Pepillo consiguió, como de costumbre, rellenar el cupo de mi despensa particular en muy escaso tiempo y con elementos de elevada calidad a la vista y al olfato. Sin embargo, debo reconocer en justicia que tanto en la cámara del comandante como en la particular de los oficiales, a la que fui invitado en una ocasión, no se añoraban viandas y caldos en exceso. Y como todo llega en esta vida, por fin aparecieron en el muelle un par de cajas selladas con destino a la embajada española en Londres, el maná que esperábamos con cierta impaciencia. Sin perder un segundo, el comandante podía despedirse oficialmente de las autoridades ferrolanas y largar amarras con entera felicidad.

Bien sabe Dios que gocé como un niño con rongigata nueva a la mano, cuando me vi navegando a bordo del *Piles* por la ría ferrolana. Habían transcurrido demasiados meses desde mi última experiencia a bordo del *Isabel II* y ya la piel se cuarteaba en sequedad. Para colmar el vaso y como bendición celestial, la mar y el viento se atocharon en varas de bondad durante toda la navegación, una deliciosa bienvenida de la gran señora de las aguas. El buque se movía en normas de proa a popa, tomando la escasa mar con soltura marinera y una muy buena reacción al timón. Tan sólo debimos largar el aparejo durante unas pocas horas en la segunda singladura, con motivo de una ligera operación de mantenimiento en calderas, que se solucionó con extrema rapidez.

En general, me sentí reconfortado al comprobar que, sin la asistencia de un solo técnico extranjero, un vapor de ruedas español se mantenía perfectamente en todos sus aspectos, especialmente en el de su sistema de propulsión. El maquinista Soler había conseguido formar un excelente equipo en el que no aparecía un solo garbanzo negro. Porque hasta el último de los paleadores, un grupo de veinteañeros gallegos con excelente espíritu, atacaban su trabajo con la debida entrega y buen hacer. Y sin pensarlo dos veces, rogué a nuestra Santa Patrona para que bendijera por adelantado al vapor *Blasco de Garay*. Le pedía de forma especial, que nos bendijera con suerte pareja respecto al personal de máquinas, un aspecto al que tanta importancia concedía.

La navegación hasta entrar en aguas del canal de la Mancha, llamado canal Inglés por los británicos, lo efectuamos con viento del nordeste y una marejada suelta que no ofendía los costados en una sola vara. Y si ya mostrábamos evidente placer por las concesiones de mar y viento, en cuanto nos fue posible doblar el cabo Foreland Norte, extremo oriental de la isla de Thanet y foco de entrada hacia el corazón de Inglaterra, la mar se planchó en beneficio absoluto, al tiempo que comenzábamos a observar por la proa el estuario del río Támesis. Una vez avanteados de Sheerness y bañados por las aguas sucias del río londinense, el comandante ordenó disminuir la marcha a media potencia. Porque aumentaba de forma notable el tráfico de buques de todo porte, algunos avante a la máxima velocidad que la vela o el vapor les concedían. Pero no debimos sufrir mucho tiempo aquel maremágnum de embarcaciones porque, bien ceñidos a la ribera meridional del río, pocas millas después avistábamos los primeros muelles de carga en Gravesend, villa portuaria del distrito de Gravesend en el condado de Kent.

Allí mismo había atravesado un buen número de meses a bordo del vapor de ruedas *Isabel II*, a causa de sus necesarias e importantes reparaciones. En este caso, sin embargo, avanteamos la posición de los astilleros Sheerness hacia poniente y, siguiendo las instrucciones del práctico portuario, que mostraba incomprensibles vacilaciones, nos adentramos hacia el centro de la ciudad. Por fin, después de algunos momentos de duda, conseguimos atracar en un muelle despejado y de reciente construcción, a la vista de la ciudad. No obstante, mucho me impresionó comprobar

el intensísimo tráfico marítimo por el río, tanto de buques a vela como a vapor, y especialmente el notable aumento del porcentaje de los segundos, que mostraba con claridad el futuro de la navegación. Y se aceptaban algunos peligros, como el que atravesamos con el práctico a bordo a causa de una gabarra de carbón remolcada en cuña por una goleta de vapor, cuya verga del trinquete a punto estuvo de desmocharnos el bauprés.

Una vez atracados en firme y al no disponer de orden alguna ni indicación de los pasos que debía seguir, descansé a bordo el resto del día. En la mañana de la siguiente jornada, preparé cuerpo y uniformidad para hacer la oficial presentación en la Embajada de España. No dudé de los pasos a seguir porque bien conocía el palacete situado en el sector que denominaban Belgravia, noble zona londinense en la que se asentaba nuestra legación diplomática. Una vez alcanzado el recibidor, solicité ver al encargado de negocios, un puesto que, para mi sorpresa, todavía desempeñaba el señor Ignacio Jabat, a quien mucho había tratado en los años anteriores. Me recibió de forma muy cordial, al tiempo que mostraba todo su apoyo y deferencia.

—Pues en verdad que mucho me alegra verle otra vez por estas tierras, señor Leñanza. Recuerdo los buenos momentos, pero también los duros y hasta desagradables durante las reparaciones del vapor de ruedas *Isabel II*. Nunca podré olvidar cuando el brigadier inglés hipotecó el buque en el *Liners Brothers Bank*, para obtener fondos y adquirir alimentos para la dotación. Todo un personaje ese inglés de bigotes enhiestos.

—Fue muy criticado, pero en verdad que le cabía justa razón. No se paraba en barras el brigadier Henry.

—Un carácter teóricamente bondadoso, aunque al mismo tiempo bastante peligroso. Pero, decidme, ¿qué os trae por aquí en esta ocasión?

—He sido nombrado segundo comandante del vapor de ruedas *Blasco de Garay*, que ha sido botado hace pocas semanas.

—Me alegra escuchar esas palabras de su boca, señor Leñanza. Porque hace pocos días y cuando nombraba de esa manera al nuevo buque, fui corregido por el general Vigodet. Me indicó que debía denominarlo como buque de primera clase.

—Entre usted y yo, señor Jabat, le diré que me parece un poco absurdo. El *Blasco de Garay* es un vapor de ruedas y siempre lo será, aunque haya sido catalogado oficialmente por el Estado Mayor de la Armada como buque de primera clase. Por cierto, ¿se encuentra el jefe de escuadra don Casimiro Vigodet en Londres?

—Pues dentro de un par de horas debe aparecer por esta legación, acompañado por el capitán de navío Díaz de Herrera. Parece que han de diligenciar algún asunto con el señor embajador. Ambos se encuentran aquí desde el pasado mes de marzo o abril.

—Perfecto, porque también debo presentarme a ellos. ¿Quién desempeña el cargo de ministro plenipotenciario en estos días?

—Pues hace pocos meses que fue nombrado para el cargo don Juan González de

la Pezuela y Ceballos, marqués de Valuma. Una vez más, se trata de un general del Ejército, como su antecesor, don Miguel Ricardo de Álava, que tan bien recordará.

—Lo recuerdo mucho y bien. Por cierto, ¿ha dicho de la Pezuela? ¿Acaso pariente del general de la Pezuela, uno de los últimos virreyes del Perú?

—En efecto, hijo del conde de Cheste.

—Uno de los pocos virreyes obligados a renunciar.

—¿A renunciar? —Jabat parecía extrañado.

—En efecto. Considerado como muy absolutista, un conjunto de conspiraciones y deslealtades lo derrocó. Los principales jefes del Ejército español presentes en el virreinato, de corte liberal, lo intimaron a resignar y entregar la autoridad al general don José de la Serna, por supuesto de corte liberal. Las luchas políticas entre los miembros del Ejército, y también algunos de la Armada, fueron las causas principales que aceleraron la pérdida del virreinato.

—Desconocía esos detalles, señor Leñanza, que considero muy interesantes. Bueno, nuestro embajador pertenece al partido liberal moderado y no creo que se distancie mucho de las opciones políticas de su padre —Jabat sonreía con cierta ironía—. Pero si quiere, puede presentarse a él ahora mismo. Esta mañana se aparece como muy tranquila y no tiene audiencias previstas, salvo la mencionada de sus jefes.

—Encantado.

De esta forma y siguiendo los pasos de Jabat, a quien no veía muy bien compenetrado con su nuevo embajador, pude presentarme al general González de la Pezuela. Y no puedo negar que lo encontré extremadamente agradable y cortés, al punto de concederme mucho tiempo en una conversación bastante agradable.

—Ya veo que el personal de la Armada continua llegando a Londres en bandadas crecidas. Claro que será necesario rellenar la dotación de ese nuevo vapor, antes de que se haga a la mar. Creo que es importante la decisión adoptada para construir ocho o más unidades, similares al *Medea* británico. Soy bastante aficionado a los temas navales y visité ese vapor de la *Royal Navy*. Creo que se trata de un buque magnífico.

—¿Ha dicho ocho o más, señor embajador? Tenía entendido que se trataba de ocho unidades solamente, contratadas en firme.

—Bueno, en principio el ministro de Marina solicitó oficialmente ocho buques de esa misma clase, lo que fue aceptado por el Gobierno. Pero estimo que el tiempo y las disposiciones dinerarias nos concederán el número exacto. Precisamente, en pocos minutos deben aparecer el general Vigodet y el capitán de navío Díaz de Herrera, como de costumbre para charlar sobre el tema. Pero puedo adelantarle, que en general se encuentran muy satisfechos de cómo avanzan los trabajos de construcción en los astilleros Blackwall de Henry Loftus y Money Wigram, donde se construye el *Blasco de Garay*. Bueno, supongo que ya se lo habrán comentado.

—Nada de eso, señor. Atraqué con el vapor *Piles* ayer por la tarde. Y como no dispongo de órdenes concretas, he decidido comenzar con la presentación a vos y preguntar por mis jefes. Me alegro de poder verles ahora.

—Habéis llegado en el *Piles*. Creo que ese buque transporta algunas cajas para la embajada.

—Así es, señor embajador. Y como hemos disfrutado de una mar más propia de señoras, han llegado todas sin novedad.

—Me alegro. Por cierto, Leñanza, conocí en Madrid durante la Guerra de los Siete Años a un jefe de escuadra con su mismo apellido. Lo recuerdo bien porque me comentó que mi padre, cuando se encontraba ocupando la dignidad de virrey de Lima, había asistido como padrino delegado de Su Majestad a su boda en la catedral.

—En efecto, señor, se trata de mi padre. Estuvo a las órdenes del suyo cuando mandaba una división naval por aquellas aguas. Una vez entregado el mando, matrimonió con una joven californiana en Lima.

—Lo comprendo. Sangre marinera en herencia, una buena medida para que no se rebaje el espíritu de las corporaciones más significativas de la nación. Pero deberíamos avisar a mi secretario, para que haga pasar a sus jefes cuando arriben al edificio. No vayan a creer que mantengo especial y privada audiencia.

En el momento que me dirigía hacia la puerta para pasar el aviso, esta se abría y aparecía el secretario Monreal para avisar al ministro de la presencia de los dos jefes mencionados. Y al tiempo que ambos saludaban con cierta confianza al embajador, me presentaba a ellos con el protocolo habitual.

Había conocido al general don Casimiro Vigodet y Guernica en el ministerio de Marina el año anterior, aunque hubiese cruzado solamente un par de saludos obligados y de recibo, en grupo y a la rápida, por lo que no creía que me recordara. Por entonces desempeñaba el cargo de Vocal Secretario de la Junta Consultiva, dedicada a proponer al Gobierno las reformas más convenientes para la Marina, entidad que se disolvió pocos meses después con escasos o nulos resultados. Se trataba de un hombre fornido y con cara de pocos amigos, rasgos duros y angulosos, ojos bailones y cabellera en cascada, rala y blanquecina. De estatura mediana, mostraba sana fortaleza de carnes y un físico poderoso, aunque se encontrara cercano a entrar en la estadía del sesentón. Al escuchar mi apellido, me miró de frente y con medida, antes de lanzar sus preguntas como lanza de coracero.

—¿Habéis dicho Leñanza? ¿Acaso sois pariente del jefe de escuadra Santiago de Leñanza, duque de Montefrío?

—Se trata de mi padre, señor general.

—Mucho lo conozco. Somos de edad pareja y coincidimos en el combate del cabo Trafalgar, en el que también tomó parte vuestro abuelo, jefe de escuadra, a bordo del navío insignia.

—Así es, señor.

—También mantuvimos buena relación años después en el Apostadero de la Habana, cuando mandaba el navío *Asia*. En fin, no es bueno hablar de épocas tan remotas porque evidenciamos los muchos años que hemos trasegado por el alma — intentó forzar una sonrisa.

—Es una suerte poder contarlo, señor.

—Parece ser que en la Armada, todos se conocen más o menos a fondo, lo que debe suponer una ventaja para el servicio —intervenía el embajador.

—Por mi parte, solamente conozco a vuestro padre de oídas, aunque nunca coincidiera con él en destinos de mar o de tierra.

Ahora se trataba de mi nuevo comandante, que entraba en lid como si lo entendiera de forma obligada. El capitán de navío Segundo Díaz de Herrera, que acababa de cumplir los cincuenta años, se movía con pesadez a causa de su elevado volumen, entrado en carnes con demasiada generosidad. Como pude comprobar con el paso de los años, perdía la voluntad ante una mesa en la que se mostraran abundantes viandas y caldos de gusto. De nuevo se dirigió a mí en pregunta.

—Supongo que habrá llegado a Londres a bordo del vapor *Piles*.

—Así es, señor comandante. Fue una suerte que abandonara Ferrol en estos días. Como no disponía de indicación alguna por parte del mando, decidí presentarme al señor embajador.

—Bien hecho.

—¿Dispone de alojamiento en Londres? —preguntó el embajador.

—No, señor. De momento, mantengo mis pertenencias y un criado particular a bordo del *Piles*.

—En ese caso —apuntaba el comandante—, puede tomar habitaciones en la posada donde nos hospedamos el general y yo. Un hogar limpio, adecuado y con aceptable comida, especialmente si aporta viandas propias.

—Además, el gasto corre a cargo de la embajada —entraba el ministro en tono chancero.

—Una circunstancia digna de ser tenida en cuenta —apuntó el general Vigodet.

Continuamos la charla en tono distendido y sin entrar en temas de cierta importancia, hasta que el embajador solicitó noticias de cómo corría la construcción del *Blasco de Garay* y las previsiones tomadas para los siguientes buques de la serie. Y aunque no se profundizara en detalles concretos, tanto el general como mi comandante parecían contentos y satisfechos de los trabajos que se desarrollaban en los astilleros Blackwall. Una vez rematada lo que parecía ofrecer la audiencia y ya en el zaguán de la primera planta, el capitán de navío Díaz Herrera se interesó por mí.

—Instálese en la dirección que le he indicado con tranquilidad y sin prisas. Si lo desea o necesita, tómese algunos días para asentarse en Londres con la necesaria comodidad.

—Muchas gracias, señor, pero no es necesario. Conozco bien la ciudad, en la que debí atravesar bastantes meses durante las reparaciones sufridas en el vapor *Isabel II*. Me gustaría comenzar cuando antes con el trabajo. Así podrá exponerme las obligaciones que he de afrontar durante estos días de construcción del buque. Nunca disfruté de un periodo parecido.

—Mucho más sencillo que con el buque en la mar, segundo. En ese caso, esta

noche comeremos juntos y podré ponerle al día.

Sin más comentarios, se despidieron los dos jefes, que tomaban el carruaje puesto a disposición por la embajada. Por mi parte y tras agradecer la bienvenida al señor embajador, me dirigí en agradable paseo hasta el muelle donde se encontraba atracado el vapor *Piles*, donde debería llevar a cabo las formales despedidas. Atacaba una nueva etapa de mi vida y todavía desconocía al ciento las obligaciones que podrían aguardarme como segundo comandante de un buque, que todavía no había sido entregado a la Armada. Al menos, el simple hecho de comprobar la buena disposición de los mandos hacia mi persona, elevaba la moral en cuartas suficientes como para albergar algún sueño escondido.



Los astilleros Blackwall

Aquel mismo día de llegada al puerto londinense, con la impaciencia habitual que calaba en el último de mis huesos cuando afrontaba situaciones de trance mariner, mudé cuerpo y bagajes a la posada indicada por el capitán de navío Díaz de Herrera. El pobre Pepillo rindió la jornada con lomos abiertos, que también era de los que deseaba cumplir la encomienda al ciento, del tirón y sin flecos. Y no marraba el señor comandante al hablarme de las condiciones y comodidades del establecimiento convertido en morada propia, que tanto edulcoran el día a día tras los periodos de intenso trabajo. Como todavía se trataba de misión imposible arrancar a bordo, debimos atravesar algunas semanas bien tratados por *miss* Mary Laymard, señorona vistosa de carnes redondas y prietas, entrada por corto en la cincuentena, que nos atendía con extraordinaria amabilidad.

La sorpresa inicial y de bulto la recibí al presentarme con las primeras horas de la siguiente mañana en los astilleros Blackwall, complejo industrial situado a unas cuatro millas aguas afuera y hacia el norte de la capital. La pequeña explosión se produjo al observar la silueta de mi nuevo buque, el *Blasco de Garay*, una de esas miradas que enamoran al pronto como caída de ojos sobre corpiño abierto. Porque de forma instintiva esperaba encontrarlo sentado sobre pivotes rollizos y casco en seco, con la superestructura desbaratada y a medio construir. Por el contrario, me enfrenté a un buque atracado de firme al muelle con su silueta prácticamente rematada, salvo los laterales del castillete de mando, elevado entre palos sobre las ruedas, y buena parte de la maniobra del trinquete que aparecía en faldas. El vapor había sido botado el pasado 4 de agosto, pero solamente habían transcurrido dos semanas cuando ya se aparecía como galán en la noche. Bien es cierto que, siguiendo la norma marinera, cuando un buque se lanza en botadura sobre las aguas, se aparece a los ojos de los novicios como un cuerpo en brillante relumbrón, aunque mantenga las vísceras medio podridas.

Detenido como si hubiera recibido el maléfico soplo de sal, repasé con detalle y cierto regocijo amoroso la silueta de la que sería mi nueva y definitiva morada en poco tiempo. Y lo primero que puedo decir es que el *Blasco de Garay* mostraba todas las hechuras y detalles para ser catalogado como un barco muy hermoso, y no me entiendan como endemoniado al endosar este adjetivo que muchos estiman más propio de carnes sonrosadas. Porque lo aplico en el sentido de grandiosidad, excelencia y perfección en sus líneas. La proa, todavía sin figurón ni escudo, se aparecía a la vista claramente del tipo de violín, con su tajamar rematado en arco o voluta tan semejante al extremo del astil del instrumento musical. Y de la misma

arrancaba como cuerda tronchada un moderado bauprés, que parecía haberse despegado sin querer de la línea de crujía.

No sólo no me detenía en el recuento de luces un solo segundo, sino que mantenía la inspección visual que tanto me agradaba. A continuación, su cubierta principal corría de proa a popa en perfecta línea horizontal, como si el ingeniero diseñador quisiera mostrar un profundo odio a los habituales arrufo y quebranto de las quillas. Sin embargo, tal condición ofrecía una impecable majestuosidad que remataba con la sinuosa y atractiva curva de la popa. Los dos palos, con el mayor notablemente retranqueado hacia la espuma, alzaban su poder con una guinda más propia de fragatas veleras, sin esas mermas de arboladura tan habituales en los buques de vapor. Y como si la joya se encajonara entre los mástiles, brotaba una estructura blanca de concha que embutía las ruedas de paletas hacia la obra viva, y el castillete de mando hacia la muerta. Por último y como glorioso remate, las dos chimeneas entregaban la indeleble marca del vapor, esos humos tan poco galantes que, sin embargo, marcaban la muestra de la necesaria propulsión.

Como la cámara del comandante se encontraba alistada en lustre y con maderas relucientes a la vista, por fin pude mantener una profunda y seria conversación con quien mandaba sobre los cuerpos y almas de a bordo. Se trataba de un ejercicio agradable porque el capitán de navío Díaz de Herrera me trataba hasta el momento con especial deferencia. Y era tanta la consideración ofrecida, que no sabía a qué cualidad propia o ajena debía achacar tanta amabilidad, un sentimiento que me turbaba ligeramente. Nada más sentarme en la silla empernada al otro lado de su mesa y de cara a la espléndida balconada, que se alargaba de forma generosa por las amuras, le comenté mis primeros sentimientos.

—La verdad, señor, que no esperaba encontrar el buque tan alistado de silueta y estructura. Parece pronto a surcar las aguas.

—Solamente en sus ropajes externos, segundo, que tripas adentro todavía le restan bastantes trabajos, especialmente en los mecanismos propulsores.

—Así lo suponía, señor. ¿Han concretado los jefes del astillero algunas fechas para llevar a cabo las necesarias pruebas de máquinas y aparejo, tanto en puerto como en la mar?

—Estamos a la espera de recibirlas con la debida concreción, lo que debe producirse de un momento a otro. De acuerdo al contrato firmado por nuestro embajador con los señores Loftus y Wigram en el mes de mayo del pasado año, el buque debe ser entregado a la Armada, listo para realizar misiones de mar y guerra, el día primero de abril del próximo año. De esa forma, nos restan a proa unos ocho meses de trabajo más o menos. Pero ya sabe que, a pesar de esas fechas expuestas, en los diferentes apartados signados en adenda se conceden licencias para que los ingenieros manejen la torta a su entera conveniencia. No obstante, estimo que la construcción avanza a buen ritmo y será posible cumplir con las previsiones establecidas, aunque sea de forma aproximada.

—¿Y la dotación, señor?

—Ahí se nos aparece el primer rosario de cuentas negras contra la cara, segundo. Y aprovecho el momento para indicarle sin dudarle, un especial deseo. Quiero que esa sea su primera y principal dedicación a bordo. Conozco con detalle su experiencia en dicho sentido a bordo del vapor de ruedas *Isabel II*, con notables resultados — exhibía una sonrisa de satisfacción—. El maquinista primero y sus dos ayudantes deberían aparecer por aquí en las próximas semanas, sencillamente porque los necesitamos para las pruebas de calderas y máquinas, que deben certificar. Además, entiendo que no hay mejor escuela para los de su clase, que comprobar el montaje de las máquinas propias. Los arrancharemos donde nos sea posible, aunque cueste. Poco después quiero a bordo la presencia de los oficiales de mar, especialmente la de los contramaestres, porque se comenzarán a verificar las cualidades del aparejo en puerto. Y a trazo largo, comenzarán a aparecer en oleadas el resto de los hombres, pero una vez que puedan arrancar a bordo con cierta dignidad. No podemos enfrentar el gasto de una dotación instalada en tierra, ni que los hombres se muevan arracimados en buques de transporte, que tan penosa imagen ofrecen en puerto. Por tal razón, desearía que me confeccionara un programa con precisión, donde aparezcan porcentajes de dotación y fechas deseables de embarque, en acuerdo con el progreso de la construcción. Espero que me haya comprendido.

—Perfectamente, señor. Me encargaré de ello. Sin embargo, estimo que los primeros pasos debería dedicarlos a recorrer el buque a fondo, de proa a popa, y comprobar el estado de construcción en interiores, así como sus reales posibilidades. Parece fundamental conocer cuándo será posible emplear los sollados, cámaras y camaretas para redactar esa lista que me solicita con la debida precisión. Se trata de una serie de datos y fechas que deberé confirmar con los ingenieros del astillero.

—Tómese el tiempo que considere oportuno y conveniente. Cuando lleve a cabo la revista general, que lo acompañe, si lo estima adecuado, mister Breengan, el ingeniero que se encuentra todo el día al pie del cañón en el astillero. Ahora después se lo presentaré. Entre nosotros, creo que debe ser un borrachín empedernido por las mil venillas rojas que recorren sus mejillas, aunque a bordo no desmerezca una onza en su trabajo. No obstante, recuerde que necesitamos cierto margen de tiempo para que, desde el ministerio de Marina, se urja al embarque de nuestros hombres y su traslado a estas aguas. Porque todo papeleo se muere en las mesas de trabajo.

—Por supuesto. Por cierto, señor comandante, ¿no se ha comenzado a construir el segundo buque de la serie? Suponía que podría observar su quilla en alguna grada.

—Todavía no. Debe tener en cuenta, que la serie de buques denominada como *Blasco de Garay* se contempla como un conjunto en periodo de tiempo alargado, pero un proyecto de construcción de mucha importancia para la Armada porque se trata de unidades de porte elevado. Estos buques conformarán, sin duda, el eje principal de la escuadra en la presente década. Y con la necesaria reserva, puedo comentarle que se alternará la construcción en Inglaterra y España.

—¿En nuestros arsenales?

—En efecto.

—Escuché que se preparaban gradas y planes para la futura construcción de buques de vapor, con algunos intentos serios en curso. Pero dudaba que se pudiera acometer tan pronto con buques de elevado porte.

—Bueno, no olvide que en La Carraca se acaba de construir el vapor *Lepanto*, con planos adquiridos en los Estados Unidos americanos, aunque se trate de unidad con escasas posibilidades de guerra. En cuanto a los de esta serie, la construcción se llevará a cabo con auxilio de las firmas británicas empeñadas en el contrato, que colaborarán en la importante labor de modernizar nuestros arsenales dentro de lo posible. De hecho, el segundo buque de la serie, que será bautizado con el nombre de *Colón*, se levantará en estos mismos astilleros, comenzando su construcción posiblemente el año próximo. Sin embargo, el tercero, que se llamará *Pizarro* si no se argumenta a la contra se alzarán en gradas en el arsenal de La Carraca. Será el momento definitivo para este arsenal porque el proyecto es de altura, sin duda. Pasé por allí hace algunos meses y ya se hacía acopio de maderas. Y debo confirmar que se trata de materiales excelentes, las mejores muestras de roble, álamo, cedro, pino y sabicú.

—Una gran alegría. ¿Y en el arsenal de Ferrol no se acometen las necesarias...?

—El de Ferrol también se alista en estos momentos. Y allí se levantarán, casi con toda seguridad, el tercero y cuarto de la serie *Blasco de Garay*. Me refiero a los vapores *Antonio de Ulloa* y *Jorge Juan*. Por tal razón, ni siquiera se exponen fechas aproximadas para ellos. Además, con el paso del tiempo y la experiencia adquirida en los buques ya construidos, es posible que se apliquen algunas variaciones en los proyectos futuros. Y no olvidemos que el arsenal de Cartagena se estrenó al construir el vapor *Andalucía* el pasado año, aunque se tratara de unidad modesta de 100 toneladas y potencia de 40 caballos nominales, basada en planos franceses adquiridos a una firma de Tolón, que suministró las máquinas y calderas. Pero por ahí se mueve esa unidad, haciendo día a día su trabajo de vigilancia en la mar.

—Nada sabía de ese pequeño vapor, señor. Y no le extrañe mi situación de ignorancia. Ya sabe que, cuando en el ministerio metemos cabeza en un determinado problema, quedan las ventanas cerradas al ciento.

—Lo comprendo muy bien por haberlo sufrido en mis carnes. Hemos comenzado a construir buques de vapor bajo planos extranjeros y con la necesaria adquisición de máquinas, calderas y equipos de navegación fuera de nuestras fronteras. Pasará algún tiempo antes de que podamos fabricar dichos elementos en nuestros arsenales, especialmente las máquinas de cilindros oscilantes. Pero creo que le vendría bien, si hacemos un rápido repaso sobre las unidades de vapor en servicio en nuestra Armada. No olvidemos que, tras la feliz experiencia llevada a cabo con el *Isabel II*, nuestro pionero en el vapor y donde embarcasteis bastantes años, adquirimos dos unidades de pequeño porte en Estados Unidos, bautizados como *Álvaro de Bazán* y *Congreso*.

—Parece, señor, que esa pareja navega con algunos problemas, especialmente en sus calderas. Será fundamental la incorporación de los evaporadores de agua de mar y dejar de introducir líquido salado en calderas. Recuerdo con espanto las potas de salmuera que se formaban en las del *Isabel II*, con sus necesarios rascados, problemas añadidos y el buque bajo el único amparo de su aparejo.

—Lo recuerdo muy bien porque no se hablaba de otra cosa entre nuestros compañeros. Sin embargo, no soy tan optimista. No creo que esos sistemas de evaporación cumplan al ciento con las permanentes necesidades de agua dulce. Parece ser que presentan bastantes problemas en su diario funcionamiento, especialmente en los tubos de conducción, que se obturan con demasiada facilidad. Me temo que también nosotros debamos entrar en periodos de navegación a vela y rascado de calderas.

—Bueno, tenemos bastante experiencia en ese apartado. Por cierto, señor. El vapor *Península*, destacado en Barcelona, debe ser del mismo año de construcción que el *Andalucía*, con porte y potencia similares.

—Así es, pero construido aquí en Gran Bretaña y adquirido cuando ya corría con algunos años en sus cuadernas. Y como veo que le parece bien entrar en el listado de buques a vapor dados de alta en las listas de la Armada, si no me falla la memoria, a continuación se adquirió el *Piles* en Francia, donde habéis navegado desde la Península. Y siguiendo la línea aparece el *Vulcano*, un vapor de medio porte, fabricado en estos mismos astilleros...

—Que con el *Alerta* y el *Vigilante* forman el trío que se adquirió hace un par de meses en estas islas.

—En efecto. Y con estos creo que rematamos la lista. Bueno, debemos recordar que, al tiempo que se entregue este *Blasco de Garay*, lo harán también los nombrados como *Reina de Castilla*, *Magallanes* y *Elcano*, tres unidades de medio porte que saldrán directamente para reforzar nuestra escuadra en las Filipinas. Por fortuna, parece que el Gobierno acaba de caer en la cuenta de nuestras necesidades en el mar del Sur, donde se planean duras acciones contra los moros, especialmente en la isla de Balanguingui.

—Creo, señor, que también se acaba de adquirir un vapor en México, llamado *Guadalupe*.

—En efecto, lo había olvidado. Construido en Liverpool, ha sido comprado de forma directa a la Marina mexicana, que nos lo ha transferido a un buen precio. Tomará el nombre de *León*. Y ya solamente nos queda por nombrar el *Castilla*, adquirido por el mismo camino que el *León*, el *Lepanto*, que se está construyendo en La Carraca con planos adquiridos en los Estados Unidos, y el *Satélite*, un pequeño vapor comprado en los Estados Unidos para servicio en La Habana.

—Parece, señor, que acabaremos por disponer de una respetable escuadra de vapores.

—Bueno, así debería ser. No nos queda más remedio, si deseamos una presencia

de la Armada en todos los teatros marítimos en los que se nos reclama. Y muchos más necesitaríamos, especialmente con un mayor porte y número de piezas artilleras. Tenga en cuenta que la *Royal Navy*, además de mantener una poderosa escuadra a vela, ha ingresado más de cien vapores en los últimos siete u ocho años. Y es muy importante que no olvidemos los buques de vela clásicos, cuya presencia es todavía imprescindible en toda fuerza naval, por la necesidad de su poder artillero. Se van a construir algunos navíos en Ferrol, así como fragatas en Cartagena.

—¿Nuevos navíos en construcción? Bien que parece llegada la hora en ese apartado. Desde que recibimos los malditos buques rusos, no hemos aumentado una onza en ese importante cupo.

—Parece que ya se han diseñado unos navíos de 86 cañones. La idea es construir ocho, aunque no creo que lleguen a sobrepasar la pareja^[10]. Y esperamos que puedan ser botados en poco tiempo.

—¿Y en cuanto a fragatas, señor, otro aspecto de la mayor importancia?

—En la pasada década se construyeron la *Esperanza*, de 48 cañones, en el arsenal filipino de Cavite, así como las *Cortes*, *Isabel II* y *Reina María Cristina*, las dos primeras de 44 piezas y la última de 52. Y en estos días se diseña otra serie de 40 cañones, sin especificarse el número a construir^[11]. Hay quien no comprende, especialmente entre nuestros políticos y generales del Ejército, que todavía deberán coexistir ambos sistemas, vapor y vela, durante bastantes años. Solamente hay que comprobar los listados de buques en las principales Marinas del mundo para comprenderlo. Por fortuna, el empeño del Gobierno, si no decae, es bueno. Aunque sea triste, nos beneficia que todavía se tema, y mucho, a las fuerzas carlistas. Más de uno estima que regresarán de Francia para dar un nuevo golpe, antes de lo deseado.

—Como decía el ministro Vázquez Figueroa, señor, las necesidades de esa guerra nos catapultaron a la adquisición de buques de vapor y a potenciar la Armada.

—Así fue, sin duda. Y el temor a una nueva contienda se mantiene. No olvidan que, en ese caso, el armamento y pertrechos para las fuerzas carlistas deberán llegarles nuevamente por mar y será conveniente bloquear algunos puertos.

—Tenemos la experiencia de la pasada guerra, que no debemos olvidar.

—Así es. Mucho se comenta que los agentes carlistas se mueven por las fábricas de armamento británicas y francesas con oro en bolsas, especialmente en busca de una buena artillería de campaña. Por tal razón, en las embajadas se distribuyen los informadores o espías y se espera que nos hagan llegar algún detalle interesante. Porque ese armamento deberá entrar en España por vía marítima. Y aunque nos encontremos en situación de paz, más o menos falsa con los *trabucaires* catalanes en partidas cerca de la frontera, no vendría mal apresar algún buque con armas para los muchachos del conde de Montemolín. Además, se rumorea que el pretendiente legitimista prepara un manifiesto llamando a la guerra, que dará a la luz en cualquier momento, lo que supondría el desastroso detonante. Por Dios santo y bendito, que mentes tan cerradas. No comprenden que necesitamos decenios y decenios de paz, si

no queremos perder definitivamente el camino de la modernidad.

—Conuerdo con sus palabras al ciento, señor —creí llegado el momento de saltar hacia la nueva liebre—. Bien, si no le resta comentarme nada más de especial interés y con su permiso, debo comenzar a recorrer el buque con ese ingeniero.

—Espere un momento, que pasaré a presentárselo.

* * *

Tal y como esperaba, a partir del momento de mi embarque en el *Blasco de Garay*, debí arrimar el lomo a cuartas calientes y con escaso descanso. Pero por todos los vientos de la rosa, que lo hacía con extraordinaria alegría y gustosa dedicación, como si me enfrentara a unas tablas nuevas cual guardiamarina en ejercicio primerizo. He de explicar para los no versados en las cosas de la mar, que cuando se asiste al nacimiento de un nuevo buque, una cría que uno mismo moldea en parte y colabora a lanzar al mundo de los vivos, acabamos por albergar un sentimiento muy parecido al de madre cuidadosa y solícita. Cada nuevo paso que se produce en su renqueante andadura, aunque sea el de cobrar acolladores al justo y comprobar tensión en sus mesas de guarnición, se contempla como un importante detalle en la vida de la cría recién destetada. De esa forma, si ya cualquier hombre de mar acaba rendido en amores por su nuevo barco, cuando lo va meciendo con sus propios brazos día a día, dicho sentimiento se eleva hasta las nubes y más arriba.

En contra de lo que me había expuesto el comandante, pude comprobar con mis ojos que los trabajos en los compartimentos interiores también se encontraban resueltos de fondo y forma en un elevado porcentaje. Tanto así, que estimaba como única posible razón para dilación de fechas definitivas el montaje de las máquinas, importante trabajo que todavía no había comenzado, aunque se hubiesen instalado las basadas principales, conductos de presión y elementos menores. Por fortuna, las bocas ranchas originadas para la instalación de las calderas se habían colmatado en conveniencia y solamente aparecían los claros a proa del palo mayor para la inmersión de los pistones. Y tal necesidad retrasaba la terminación de la superestructura, que se formaba sobre las ruedas de paletas, cobijadas de firme entre los dos palos, donde acabaría por aparecer el castillete de mando y que afectaba de lleno a los ocho camarotes de oficiales. Pero en conjunto, era de admirar la profesionalidad del personal británico que trabajaba en el astillero, desde el ingeniero jefe de la obra, mister John Enderson, hasta el último atizador de estopa. Y debo aquí mencionar y agradecer la colaboración prestada por el ingeniero mister Edward Breengan, peón de brega permanente, a quien acudía cada vez que se me presentaba algún problema. Siempre demostró encontrarse solícito a nuestras inquietudes, sin torcer la cara un solo momento.

Las semanas comenzaron a correr cual estrepada de galgos, como si un viento atemporalado barrierá del tirón las nubes sobre nuestras cabezas. Un mes después de

mi incorporación al astillero, hacían acto de presencia a bordo el maquinista primero, así como tres ayudantes, de acuerdo a la nueva estimación de personal en reglamento provisional. Sin embargo, debo aquí aclarar que la reglamentación de guarniciones y dotaciones variaba casi al día, y pasamos de los cuatro maquinistas a seis, con un primer maquinista, tres segundos y dos ayudantes de máquinas, mientras se estimaba como necesarios doce fogoneros y seis paleadores.

Por fortuna, el destino nos cubrió de gloria y bendiciones al entregarnos en el celestial sorteo a un hombre extraordinario, que tomaría las máquinas bajo su amparo. Y juro por las Santas Animas, que no les exagero una sola cuarta en mi apreciación. Porque así lo era sin posible duda el primer maquinista, don Artemio Giraldo. Natural de Cartagena de Levante, chancero y guasón, se pasaba el mundo por montera a la cuarta sin despegar un labio. Sin embargo, rendía en el trabajo al nivel máximo noche y día. Aunque en principio mostrara en su cartilla personal una experiencia escasa en buques de vapor, lo que nos alarmó durante los primeros días, en pocas semanas demostró que podíamos confiar en él a batientes y sin resquicio. Como él mismo pregonaba, le cumplía el gran honor de haber sido alumno bajo las sabias manos del gran ingeniero, maestro mayor y diseñador de las bombas de vapor contra-incendios del departamento marítimo de Cartagena, don Salustiano Muñoz-Delgado y Sánchez-Osorio, y nadie podía formar mejor en la escuela del vapor que ese personaje a quien tanto admiraba. Se hizo con la planta de propulsión con inesperada rapidez, al punto de codearse en nivel de conocimientos con los maestros maquinistas del astillero, con quien sabiamente llegó a congeniar en productiva hermandad.

También nos bendijo la gran señora con los dos primeros oficiales embarcados a nuestro bordo. En primer lugar apareció el teniente de navío Agustín Malpaso, con cierta veteranía en buques de vapor y años en el empleo, a quien en el futuro debería entregar la segunda comandancia, si el capitán de navío Díaz Herrera acababa por desembarcar, como esperaba y deseaba. Se trataba de un oficial bragado, muy inteligente y dispuesto a tomar la muralla al asalto si era necesario. El segundo lugar apareció a bordo un joven alférez de navío, Javier María Martos, correcto, noble, leal y con bisoñez rendida, pero con elevado espíritu y muchas ganas de aprender hasta el libro de créditos.

Si nos había entrado la suerte por troneras con la aparición del maquinista, no disfrutamos de la misma estrella con el contraamaestre primero, don Sebastián Carretero. Porque se trataba de un oficial de pito con malaje natural, bisojo camero, nervioso por más en los trances y con escasa o nula mano para manejar a los marineros y grumetes. En su conjunto, todas las cualidades negativas que jamás debían adornar a un buen contraamaestre. Y el muy blandrón mostraba sus carencias y desarreglos profesionales con tanta naturalidad y nitidez, que ya en la segunda semana propuse al comandante su inmediato desembarco y recambio por otro de su misma clase. Incluso prefería tomar de la mano al siguiente nostramo en la línea de

antigüedad para comprobar aparejos y reliquias, contramaestre segundo don Martín Requero, que recibir las opiniones del mamalón de cuernos que, para colmo, mostraba modales poco apropiados. Y bien que fue reconvenido por esa causa en repetición por mi autoridad. Por desgracia, el comandante mostraba trazas de excesiva benignidad en los cuarteles serios y me convenció para que le ofreciera otra oportunidad, lo que estaba convencido de que de nada serviría.

Continuaba el trabajo a nivel más propio de forzados, pero no saltaba china negra de importancia contra los ojos. Aparecieron las máquinas y se comenzó el montaje, operación especialmente delicada para la estructura del buque, por el peso y tamaño de sus piezas. Mucho sufrimos durante dos o tres días, con el empleo de aparejos reales y cuadernales de doble carnaza, empresa en la que decidí emplear como responsable al contramaestre segundo don Martín, por mucho que el primero bufara en silbatos. El comandante delegaba en mi persona el ciento de las faenas, lo que mucho decía de su confianza. Y sólo aparecía en cubierta o máquinas cuando deseaba que comprobara algún detalle con sus propios ojos. En cuanto al jefe de escuadra don Casimiro Vigodet, aunque responsable superior de la construcción de los buques de la serie por parte de la Armada, tan sólo dedicaba su atención a los partes e informes que le entregaba el comandante, todos los que yo mismo le había entregado con anterioridad.

Los recuerdos de aquellas fiestas navideñas se mantienen en mi mollera entre pruebas de aparejos y la primera encendida de las calderas, que se llevó a cabo sin novedad pero con el ánimo alzado a las nubes. Añoraba a la familia y las costumbres que tanto diferencian aquellos días de los del resto del año, pero también pasaron a popa con extraordinaria rapidez. Y ya en las primeras semanas del año del Señor de 1846, expuse al comandante que, en mi opinión, llevábamos un pequeño retraso sobre las fechas previstas. Porque estimaba que hasta el mes de febrero no podríamos llevar a cabo las pruebas de máquinas y aparejos en puerto, paso previo a las definitivas en la mar, en contra de las previsiones entregadas por el ingeniero jefe. Y no marré en la estima porque en la primera semana del mes de febrero, conectamos el vapor a las máquinas por primera vez, con el buque bien amarrado con doble costura al muelle.

Juro a los vientos que sentí una inmensa alegría cuando pudimos observar el suave movimiento de las ruedas de paletas, al ser accionadas por las máquinas en su primera ocasión. Y me sorprendió gratamente comprobar que apenas emitían sonidos secos o graves, con gran diferencia a lo escuchado en el vapor *Isabel II*, que bufaban quejidos más propios de moribundo. Tan sólo en el tercer y cuarto día se descompensó la rueda de babor, por lo que debió realizarse una igualación de esfuerzos, tarea habitual en el equilibrado de máquinas.

Cuando llevamos a cabo el conjunto de pruebas en puerto, casi el completo de la dotación se encontraba a bordo. El grueso de nuestros hombres había aparecido en el astillero a bordo de los vapores *Vigilante* y *Vulcano*, primeras unidades construidas con casco de hierro, una verdadera novedad para nuestros ojos, aunque ya

hubiésemos avistado algunos británicos de ese tipo. Y como los sollados y chazas se encontraban listos para su empleo casi al ciento, conseguimos arrancarlos a bordo. No obstante, debo reconocer que, en los primeros días, saltaran chispas de fuego y debimos restregar le lija por alguna mejilla demasiado ariscada.

De acuerdo con el último reglamento de guarniciones y dotaciones, completamos la dotación con nueve oficiales, en los que se sumaban dos guardiamarinas, nueve oficiales de mar de sueldo permanente, donde se incluían a los maquinistas sin decisión reglamentaria, catorce más de maestranza y un conjunto de artilleros, soldados de artillería y Marina, marineros, grumetes y pajes que elevaban el monto total a 159. Algunos oficiales se sorprendían al comprobar un número global tan escaso, si se comparaba con el de las dotaciones de fragatas y navíos de vela, que embarcaban más de trescientos o quinientos hombres. Sin embargo, debemos tener en cuenta la necesidad del servicio artillero. Porque si un navío de dos puentes albergaba 74 cañones y una fragata más de 40, *el Blasco de Garay* disponía solamente de dos cañones bomberos de 68 libras y cuatro de 32, habitual calibre máximo británico en las clásicas piezas de bala sólida. Precisamente, cuando se instalaban los cañones bomberos, mantuve una entretenida charla con Pepillo, mi fiel criado particular, que siempre entraba en chanza sobre las características de los buques en los que embarcábamos.

—Muy poca artillería para tanto buque y tantos caudales gastados, señor. Navegamos a peor, conforme embarcamos en unidades nuevas y poco me gusta tal desamparo de armas.

—No pienses en los buques de vela clásicos porque jamás serán comparables las cifras, Pepillo. Sin embargo, debes tener presente que disponemos de dos cañones bomberos de a 68, cuya potencia destructora es muy superior a la de veinte cañones de bala rasa.

—He oído hablar de esos bomberos, señor, que no me impresionan. Parecen de mayor calibre, pero se trata de dos bocas solamente.

—No seas animal, Pepillo. La diferencia es enorme. Como deberías saber, el cañón clásico disparaba normalmente bala rasa, es decir, una bala maciza de hierro. Era su principal armamento aunque se pudiese cargar el cañón de balas partidas, estrelladas, metralla, bala doble y otros artilugios. Posteriormente, en el último cuarto del siglo XVIII, y para contrarrestar las carronadas británicas, nuestro gran ingeniero Rovira diseñó los obuses, con más calibre que la pieza habitual pero con menor longitud de ánima. Con ellos se pretendía lanzar bombas o metralla. Por desgracia, no tuvo éxito con las bombas, pero sí con la metralla. Recordarás que, en los navíos de dos puentes, solíamos disponer en castillo, alcázar y toldilla de unas diez de estas piezas.

—Lo recuerdo bien, señor, porque las tuvo a su cargo a bordo de la fragata *Lealtad*.

—Así es. Bueno, desde hace pocos años se emplea el cañón llamado bombero,

con la ventaja de que, en vez de emplear balas sólidas, puede disparar granadas o bombas incendiarias, que causan un destrozo en el buque enemigo mucho mayor. Ya he escuchado el defecto que se achaca a los buques de vapor, sobre la escasa artillería que pueden emplear. Sin embargo y con el paso del tiempo, verás como aumenta. Estoy seguro.

—En ese caso, señor, en este buque solamente dispondremos de esos seis cañones —Pepillo mostraba un rostro de inconformidad.

—Solamente esos seis, con los bomberos montados en colisa^[12], una ventaja para la maniobra. Pero no te preocupes, que será suficiente si combatimos contra buques de vapor. Y si aparecen enemigos a vela, navegaremos contra el viento y quedarán chamuscados.

—En otro aspecto que considero importante, señor, menos mal que el buque incorpora cables de cadena para las anclas y no esos de cáñamo, que faltaban demasiado a menudo.

—Recordarás que ya en el vapor *Isabel II* utilizábamos el mismo sistema por gracia de los cielos, que mucho se ha tardado en incorporarlos a nuestros buques. Los cables de cadena de ferro ofrecen una mayor seguridad, aunque también le hayan faltado a algunos buques. Cuando la mar se alza en espuma gruesa, todo es posible. Disponemos de dos ramales. Uno, el de estribor, de pulgada y medio de grosor y cien brazas de longitud. El segundo es de una sola pulgada. Podemos emplearlos con tres anclas de 29 quintales y una auxiliar de nueve. Creo que el sistema ofrece suficiente confianza.

—Dios le escuche, señor. No quiero caer de nuevo al agua, como nos ocurrió en la bahía de Santander, cuando la fragata *Lealtad* se fue a los fondos por haber faltado esos malditos cables medio podridos.

—Nada de eso nos sucederá, puedes estar seguro.

Continuamos con nuestros trabajos a bordo, cuando ya observábamos en el horizonte próximo el final de nuestra larga etapa en el astillero, situación que provocaba una inmensa alegría de capitán a paje. Porque siempre es más incómoda la vida a bordo entre grúas y pantalanes de estera, sin la libertad que ofrece la mar abierta. Todo ello sin contar con los necesarios traslados de la dotación para el empleo de beques^[13], lavados y alistado de ranchos, situaciones que siempre ocasionaban molestias y una alargada pérdida de tiempo.

Creo que fue precisamente por aquellos días, poco antes de las jornadas más importantes en las que nos disponíamos a comenzar las pruebas de mar, cuando sufrí una experiencia muy poco agradable en el centro de la capital londinense. Salía de la posada en compañía del comandante, un agradable paseo matinal sin niebla ni lluvia hacia la residencia del embajador, para comunicar nuestra salida hacia aguas libres, cuando sucedió lo que nunca habría deseado y conmocionó ligeramente mi tranquila vida. Por la acera contraria de una concurrida calle, comprobé la presencia de tres hombres de noble planta y bien trajeados. Todos ellos portaban en sus manos un

grueso portafolios de cuero, más cercano a ligera bolsa de viaje, mientras mantenían una animada charla. En principio me llamó la atención que emplearan tres maletines negros exactos, aunque poco después comprobaba un detalle más importante, mucho más importante. Porque conocía muy bien a uno de aquellos hombres, engalanados con levita negra, esa prenda procedente de la casaca militar que había estrechado cintura y hombros, recortando los pliegues hacia la espalda, para hacerse habitual en la vida civil. Tres hombres ataviados con notable elegancia y el rostro de uno de ellos clavado a fuego en mi cerebro.



En misiones de información

Como había comprobado desde el primer momento con escaso placer, conocía muy bien a uno de aquellos hombres. Y por todos los mártires sacrificados en el calvario, que habría dado una buena bolsa de monedas de oro por no atravesar tan dolorosa experiencia. Fue tanta la sorpresa, que, de forma inconsciente, me detuve en seco sobre el adoquinado de la calzada, al tiempo que recibía un ramalazo de aire frío en el pecho. El capitán de navío Díaz Herrera, al comprobar los movimientos erráticos de mi cuerpo y la extraña mueca que debía aparecer en mi rostro, preguntó con rapidez.

—¿Qué le sucede, Leñanza? ¿Acaso ha observado un demonio en ejercicios de aquelarre?

Necesité varios segundos para arrancar con notable esfuerzo las primeras palabras de mi boca.

—Verá, señor —tartamudeaba ligeramente porque dudaba de lo que debía hacer. Un sentimiento bien anclado en las tripas me aconsejaba callar y no exponer con detalle la información que manejaba en el cerebro. Sin embargo, tampoco podía mentir a mi comandante, ni encontraba salida airosa al trance—. Pues verá, señor, creo... creo que conozco a uno de esos caballeros —señalaba con la mano hacia el grupito que ya nos adelantaba por el lado opuesto de la calzada.

—¿Aquellos tres señores trajeados de levita negra? ¿Desea saludarlos?

—No, señor, en absoluto —contesté con demasiada rapidez y rostro alzado, al tiempo que continuaba con la duda de si sería negativo para aquella persona exponer la realidad, un sentimiento que amordazaba mi garganta con estopa gruesa. Tragué saliva espesa antes de continuar—. Uno de esos hombres..., uno de esos tres hombres es un teniente de navío de la Real Armada.

—¿Un teniente de navío? —la extrañeza del comandante era normal, porque la presencia de un oficial de guerra de la Armada en Londres debería habernos sido comunicada—. ¿Qué hace un teniente de navío en esta capital, ataviado con ropa civil? Considero muy extraño que nada se nos haya comunicado.

—Lo comprendería muy bien si supiera que... Quiero decir... quiero decir, señor, que se trata de un teniente de navío... carlista.

—¿Ha dicho que uno de esos tres hombres es un oficial de la Armada con ideales carlistas? —el comandante abrió los ojos en palmo de órbita, al tiempo que tomaba interés en la información—. Por todos los diablos negros, que muy pocos de nuestros oficiales pueden recibir tal calificativo en la Institución. ¿Ha dormido bien esta noche pasada, Leñanza? ¿Está seguro de lo que dice? Le veo excesivamente nervioso.

—Estoy completamente seguro de mis palabras, señor. Quiera Dios que todo fuera un error.

Largaba mis palabras de forma mecánica, como si un duende cumpliera el trabajo. Porque continuaba con la duda clavada en rondo por el pecho sin posible solución. Pueden comprender fácilmente mi situación. Es cierto como la llegada de la vida y de la muerte, que no deseaba en ningún momento que mis palabras pudieran acarrear mal alguno a aquel hombre, cuya imagen se mantenía grabada con fuerza en mi cerebro. Pero no podía recular una vez lanzada la piedra, sin contar con la obligación que moralmente se me imponía por derecho y revés.

—Mucho me duele tener que afirmarlo, señor. Se trata de..., se trata de mi primo, el teniente de navío Adalberto Pignatti Leñanza.

—¿Ha dicho Pignatti? —la sorpresa se reflejaba con claridad en su rostro—. ¿Acaso se trata de algún pariente del capitán de navío Pignatti, que abandonó el servicio activo en la Armada hace algunos años, tras su embarque en el navío...?

—El mismo, señor. Le decía que duele muy dentro porque se trata de mi único primo, al que dispenso especial aprecio de sangre. El capitán de navío Adalberto Pignatti se encuentra unido en matrimonio con la única hermana de mi padre.

Díaz Herrera comprobó el malestar que sufría mi alma en aquellos momentos. Dulcificó su semblante antes de continuar.

—Comprendo muy bien lo que debe ramalear por su cerebro en estos momentos. Un hecho de tal calibre ha de dolerle y mucho lo siento por vos. Pero se impone la obligación y espero que lo comprenda.

—Por supuesto, señor.

—Es de suponer que esos tres hombres pertenezcan a la misma partida. Y juraría, con escasa posibilidad de error, que los otros dos pertenecen al Ejército. Son muchos los oficiales que en sus cuadros suspiran por el legitimismo. Pero ¿qué harán aquí en Londres? Porque el grueso de los leales a don Carlos se mantiene en Francia, cerca de las tropas o en el entorno cortesano del pretendiente.

—Pues no tengo la menor idea, señor. Sé que mi primo Beto se pasó a las huestes carlistas en los últimos meses del pasado año, tras matrimoniar en Francia con una hija del general Elío.

—¿El famoso general carlista? Con ese dato se comprende mejor la situación. Bueno, se rumorea que oficiales y agentes carlistas pasan por Gran Bretaña, Francia, Holanda y Dinamarca para encargarse de armamento y buscar la forma de transportarlo a España. Lo siento por vos y vuestros sentimientos, Leñanza, pero debemos comunicar un hecho así en la embajada de inmediato.

—Lo comprendo, señor.

El capitán de navío Díaz Herrera parecía haber captado una nueva idea, que pasó a disparar con rapidez.

—No obstante y por mucho que le moleste, creo que debería seguir a esos tres hombres. Desde luego, con la necesaria reserva y sin que lo adviertan. Soy consciente

de que se trata de una dedicación poco habitual en un oficial de guerra de la Armada. Pero sería muy útil comprobar a dónde se dirigen y, de esa forma, conseguir algunos datos que pueden ser muy importantes para los informadores que se mueven por nuestra embajada.

—¿Seguirlos? Pero, señor, yo nunca he...

—Ya sé que nunca ha llevado a cabo labores de espionaje, ni le han preparado para ello. Pero no lo estime como ocupación indecorosa, ni mucho menos, aunque así se nos aparezca en los primeros momentos. Tal concepto pertenece a épocas pasadas. A veces, tales acciones resultan de la mayor importancia y consiguen evitar la pérdida de muchas vidas. En la última guerra, por ejemplo, alguna de nuestras unidades debió pasar a Francia con el único objetivo de conseguir información sobre las fuerzas enemigas en determinados puertos.

—Lo comprendo, señor, pero el hecho de seguir a tres oficiales españoles por las calles de Londres y que uno de ellos sea, precisamente, mi...

—Imagino perfectamente lo que debe sentir, o sufrir diría yo, por el simple hecho de seguir de forma reservada a un familiar suyo tan cercano. Incluso yo mismo me siento un tanto abatido por pedírselo. Puede parecerle en una primera impresión, que se trata de una traición a los de su sangre, pero no es así. La patria se encuentra por encima de todo, incluso de la propia familia. Estimo con todas las de la ley, que se trata de una acción necesaria. Intente olvidar el objetivo. Cuando haya averiguado algún dato de interés o ese trío se dirija a un domicilio particular, acuda a la embajada, donde le espero. Pero apresure los pasos o los acabará por perder de vista. No se acerque demasiado y, en caso de que sea reconocido, hágase el sorprendido. Bueno, la Santa Patrona lo aleccionará en conveniencia, estoy seguro. Vamos, Leñanza, no lo piense más.

El comandante me ofreció un ligero empujón en la espalda, lo que me hizo comenzar a caminar hacia el objetivo como un sonámbulo en ejercicio nocturno. Y en efecto, debí acelerar los pasos porque, en aquel momento, los tres hombres doblaban la calle hacia una avenida más amplia. Como es fácil comprender, en mi interior luchaban tios y troyanos sin descanso, lo que me producía un profundo desasosiego e incluso dificultad para respirar. Pero conseguí continuar con la empresa, a suficiente distancia del objetivo.

Atravesé un momento de penoso desconcierto cuando, de forma inesperada, los tres hombres desaparecieron al golpe de mi vista. Poco después, aliviado, comprendí que habían abordado la entrada de un edificio. Para observarlo con suficiente detalle, crucé a la acera opuesta. Y en efecto, comprobé que se trataba de un estamento crediticio de muy noble aspecto, porque sobre el dintel de una señorial puerta se podía leer: *Liners Brothers Bank*. Y debía ser una penosa casualidad, porque recordaba esa firma bancaria londinense con todo detalle. Había sido la elegida por el comodoro Frederick Henry cuando se vio obligado a hipotecar el vapor de ruedas *Isabel II* y, de esa forma, conseguir el capital necesario para pagar a los comerciantes

que surtían al buque de alimentos.

Me mantuve frente a la casa de banca durante algunos minutos, un periodo de tiempo que se alargó como maroma sin fin en el alma. La lucha entablada en el pecho no disminuía un ápice, más bien al contrario. Y para ahondar en la herida abierta, mil preguntas sin respuesta acudían en bandadas. Como ya las venas saltaban al concierto, crucé de nuevo la calzada e intenté vislumbrar algún movimiento a través de las cristaleras emplomadas. Pareció escogido el momento por el destino, porque pude divisar las tres figuras a punto de penetrar en un gabinete. Sin embargo, en el mismo momento de abordarlo, el primo Beto giró la cabeza hacia mi posición tras los cristales, como perro que huele la presa en la distancia. Pude comprobar la sorpresa en su rostro, al tiempo que me apartaba con extrema rapidez, incluso con un sentimiento de generalizado temor en el pecho, como si hubiese cometido el peor de los nefandos pecados.

Dudaba sobre la posibilidad de que Beto me hubiera reconocido, lo que provocaba una triste sensación de deslealtad y actividad delictiva en mi interior. Pero en el fondo del alma estaba convencido de que su gesto final de sorpresa solamente presentaba una explicación. ¿Qué habría pensado al reconocer el rostro de su primo Francisco, en la cristalera de una oficina bancaria londinense? ¿Podría imaginar siquiera que seguía sus pasos? ¿O lo achacaría a una coincidencia en los rasgos de otra persona, que le hicieran creer lo que no era cierto? Posibilidades de colores inciertos, que en poco beneficiaban el alma.

Nervioso y agarrado de manos como un colegial pillado en juegos prohibidos, esperé algunos minutos más antes de regresar a la cristalera y observar, ahora con mayor precaución, los movimientos en su interior. Pero nada de interés se distinguía, salvo la presencia de dos plumíferos con rostro inexpresivo, que escribían sobre gruesos libros de cuentas. Sin saber qué hacer, me dediqué a efectuar cortos paseos por la calzada con esporádicas miradas hacia el interior, un tiempo eterno que sufría en roderas. Sin embargo, al pronto comprobé que, desde una puerta lateral, accedían al recibidor de perchas los tres hombres, acompañados por otro de elevada edad, que charlaba y sonreía con placer. Me aparté del ventanal con rapidez y, por gracia de los cielos, sin que hubiésemos cruzado miradas otra vez.

Incorporado de nuevo a la acera opuesta, pocos segundos después comprobaba que el grupo salía por fin del establecimiento. Creí observar cierto nerviosismo en los movimientos de Beto, que miraba a su derredor de forma repetida. Por fortuna, pude retranquearme lo suficiente en el portal vencido. Pero un detalle llamó mi atención de forma poderosa, aunque necesitara de algunos minutos para comprenderlo, mientras seguía los pasos del grupo en vuelta por el mismo camino. Porque ninguno de los tres portaba ahora el voluminoso portafolios de piel. Podía deducir, sin posibilidad de error, que lo habían depositado en el banco. Pero ¿qué portaban en ellos? ¿Quizás se trataba de monedas, onzas de oro o billetes de curso legal? ¿Y para qué forzar un peligroso traslado de haberes, con lo sencillez que suponía en el trato bancario

mostrar una letra de cambio, un pagaré con fecha rendida o una transferencia de fondos por mandato colegiado?

Mientras las preguntas se agolpaban en el cerebro a empellones y sin destino concreto, los tres hombres sonreían y se golpeaban los brazos entre sí, como si hubiesen alcanzado la entera felicidad celestial o consumado un importante trabajo. ¿Tan decisiva y peligrosa se había presentado la encomienda realizada? Sin embargo, todavía Beto se giraba de vez en cuando para observar a su alrededor. Y no era fácil camuflar mi presencia en aquellas circunstancias, ante el escaso número de público que circulaba en la calle. Por fortuna, se normalizó la marcha. Pero tan pendiente me encontraba de sus movimientos, situado a unos cincuenta metros de distancia por su espalda, que debí parar en seco otra vez, cuando ellos lo habían hecho unos segundos antes.

Detenidos en la acera, charlaban ahora en círculo con evidente seriedad. Beto parecía haber perdido la desconfianza, lo que mucho me tranquilizó. El de mayor edad, un cuarentón largo de cabellera azabache caída en bucles, espigado de cintas y noble porte, parecía ostentar el mando del grupo. Sin razón que lo certificara, asocié su figura a la de un coronel de Infantería. No obstante, entendí que dudaba, mientras dirigía la mirada hacia la entrada de la vivienda situada a su altura. Por fin, tras unos largos segundos, decidieron abordar la pequeña escalinata de un edificio situado frente a ellos. *El coronel* tomaba la iniciativa, seguido por los otros dos compañeros y con mi primo Beto cerrando la línea. De nuevo atravesé la calzada para comprobar que se trataba de una vivienda normal, con unas escaleras de entrada y un pequeño seto ajardinado en rodeo. Y como ningún detalle se aparecía, debí regresar a su puerta para intentar descifrar un pequeño rótulo de bronce, donde debía encontrarse la razón. Y allí pude leer con cierta dificultad, como si el dueño deseara que su nombre no resaltara en exceso: Sundance, Meyer & Fitzpatrick. Lawyers.

Sin dudarlo, anoté en una pequeña libreta de notas las indicaciones que acababa de leer. Pero ya me pesaba la tarea impuesta en demasía porque el sol, en detalle poco habitual de la capital londinense, se mostraba bien alto y cercano a cruzar la meridiana. Y creía llevar toda una vida en aquel cometido que tan poco me agradaba. En el fondo del alma, entendía como innoble el ejercicio al que me sometía. Me encontraba sopesando pros y contras para decidir una marcha definitiva, cuando los tres hombres abandonaban el edificio y retomaban su paseo calle abajo.

Bien que agradecí a los dioses, que me ofrecieran la posibilidad de dar carpetazo a la faena impuesta de informador encubierto. Porque al alcanzar una recogida plazuela, en la que tres carruajes de posta recalaban con calma, el trío saltaba sin dudarlo a uno de ellos y *el coronel* mencionaba unas palabras al cochero, que azuzaba a los animales con rapidez. Por mi parte, dudé de los movimientos a realizar, incluso de la posibilidad de abordar otro de los carruajes y seguir las presas, pero como ya se perdían en la distancia, decidí como mejor solución dirigir mis pasos hacia la embajada e informar de los movimientos sospechosos anotados hasta el momento. Y

bien sabe Dios, que poco orgulloso me encontraba del servicio prestado.

* * *

Pocos minutos después, tentaba mis manos con rizos en el gabinete del señor embajador. Pero todavía con el corazón lanzado al galope y los nervios por alto entre sentimientos confusos. Tras solicitar al secretario Lafuente ser recibido por su autoridad, comprendí que debían aguardarme porque apenas debí sufrir unos segundos de espera, como si urgiera mi presencia ante ellos. Saludé en acuerdo de normas, al comprobar la figura del ministro, acompañado por el general Vigodet, mi comandante y dos personajes vidriosos que ni siquiera se presentaron con la debida cortesía. Deduje que se trataba de informadores profesionales, esos mangantes que llevaban a cabo labores de puro espionaje, cobraban soldadas de emir y de sus trapicheos con gente poco noble desaparecen grandes sumas, que acababan por engordar desconocidas faltriqueras bancarias. El general Vigodet tomó la palabra a la brava y sin dudarle.

—Lo esperábamos con nervios entablados, Leñanza. Ya nos ha contado Díaz de Herrera la sorpresa recibida. ¿Está seguro de que se trataba de un teniente de navío con ideas legitimistas?

—Señor general —intenté moderar mi lengua y su ritmo—, como comprenderá, no puedo marrar al certificar la presencia de mi primo Adalberto.

—Desde luego. Según parece, hijo del capitán de navío Adalberto Pignatti. Todavía me cuesta creerlo. Coincidió con su tío en el escenario del Río de la Plata. Por entonces, mandaba el queche *Hiena*. Un magnífico oficial que, por desgracia, decidió abandonar el servicio activo en la Armada.

—Bueno, Leñanza, cuéntenos lo que ha averiguado. Todo por sus pasos y con suficiente detalle, por favor —entraba el embajador con cierta euforia—. Nos encontramos en un periodo de escasas noticias y esta que nos ha brindado el capitán de navío Díaz Herrera ha llegado a emocionarnos —bajó el tono de su voz y entristeció el semblante antes de continuar—. Bueno, somos conscientes de que habrá sido una negativa y dolorosa experiencia para vos, el simple hecho de acechar a un querido pariente. Pero... en fin, así es el servicio y sus exigencias.

Encontré estúpidas y engoladas las palabras del embajador, pronunciadas con lo que entendía como una muy escasa sinceridad. No obstante, expuse con exactitud los movimientos que había observado. El embajador comentó con rapidez.

—¿Ha dicho *Liners Brothers Bank*? Bueno, se trata de un banco londinense con cierto prestigio, sin duda. Y asegura que allí mismo depositaron los tres maletines que portaban. Debía ser el pago por alguna compra o un depósito de garantía.

—Ese banco ha trabajado en diversas ocasiones con los agentes carlistas, señor embajador —argumentaba uno de los informadores, que acabó por presentarse como Jacinto Monfulls, nombre que no creí como cierto—. Bueno, debo reconocer que

también nosotros hemos utilizado sus servicios.

—A las casas de banca poco les importa el color de las ideas, mientras tintineen a su vista las monedas de oro —remataba el embajador.

—En cuanto a la firma de abogados —continuaba el teórico Monfulls—, también se trata de una sociedad que ha colaborado de forma reiterada como intermediaria en los negocios legitimistas. Los agentes de don Carlos habrán llegado a un acuerdo con algunos fabricantes de armas y esa firma llevará a cabo las gestiones tapadas. Porque la compra se suele llevar a cabo con cargo a terceros, posiblemente a la espalda de alguna empresa holandesa o danesa. El material se despachará con rumbo a algún puerto del mar Báltico, para después enmendar y dirigirse a donde tengan previsto, posiblemente algún puerto de la costa vasca.

—Bueno, señores, no adelantemos acontecimientos. Recuerden que todavía nos mantenemos en situación de paz. Hay quien hace tronar las trompetas de carga sin motivo alguno —el embajador intentaba mostrar profundos conocimientos de la situación—. Ya sé que todo apunta a una pronta llamada del conde de Montemolín, en petición de alzamiento general y la posible entrada de fuerzas carlistas a través de los Pirineos. Parece ser que dicho manifiesto se encuentra redactado sobre su mesa, rubricado y a punto de ser publicado a los cuatro vientos. Incluso se habla de que el mismísimo general Cabrera ocupará el mando absoluto de las fuerzas. Y en ese caso, nos situaríamos nuevamente en fase de guerra, una situación que hemos de gestionar convenientemente con los países amigos, especialmente con Gran Bretaña y Francia. De momento, tenemos la firme promesa del Gobierno inglés, de que permanecerán a nuestro lado una vez más en la lucha contra el absolutismo. Incluso se mueve entre bastidores un nuevo apoyo en fuerzas navales y de tierra, llegado el caso de necesidad, como sucedió en la pasada contienda de los Siete Años. Personalmente, no creo que lleguemos a esa situación. Ni las fuerzas carlistas se encuentran preparadas, ni el pueblo español lo consentiría. Todavía se padecen consecuencias de la guerra anterior.

—¿Y Francia? —preguntaba Vigodet.

—Bueno, el caso de Francia es distinto, general, como siempre. No nos producirá extrañeza alguna. Prometerán mantenerse a nuestro lado con extrema fidelidad, pero después cerrarán los ojos ante lo que estimen conveniente a sus intereses.

—Otra vez en guerra. Un verdadero desastre para la nación —apuntaba Díaz de Herrera.

—Mucho confío en que no se repita la terrible situación que sufrimos en la pasada contienda. Los expertos estiman que será muy difícil levantar nuevamente en armas al pueblo en el Maestrazgo, así como en Navarra y otras regiones. El caso de Vizcaya es más dudoso, aunque seguramente sufriremos en Cataluña, donde es probable que los movimientos no se ciñan solamente a lo que denominan como carlismo puro. Pero, bueno, hasta ahora todo se encuentra trazado en el aire y sin arrimar cometa. Y regresando al asunto del día, estimo que esos tres agentes carlistas

se encuentran en sus primeros pasos, una preparación ante lo que puede llegar en un próximo futuro. Pero por ahora no debemos preocuparnos.

—La presencia de esos agentes, y perdone que a su primo le adjudique un apelativo tan indecoroso —el comandante se dirigía a mí con cierta deferencia—, no deja lugar a dudas. Maletines depositados en una casa de banca y posterior visita a intermediarios ya marcados. En fin, espero que nuestros informadores tomen el asunto de su mano.

—Desde luego —afirmaba Monfulls con seguridad—. Es cierto que la información nos ha tomado por sorpresa, pero será sencillo encontrar a los tres personajes y seguir sus pasos. Porque deduzco que el cabecilla, a quien el capitán de fragata Leñanza adjudica el empleo de coronel, es en efecto el coronel Despuelas, separado del Ejército, casado con una dama británica y agente que llevó a cabo gestiones similares durante la pasada guerra. Conocemos la dirección de su vivienda y controlaremos sus movimientos. Los dos acompañantes nos son desconocidos y nada sabíamos de ese agente, el oficial de la Armada Pignatti.

Lo nombró con tan escasa cortesía, que me creí obligado a intervenir. Y lo hice con retranca y voz de duendes.

—Aunque se encuentre equivocado en su posicionamiento político, se trata del teniente de navío de la Real Armada Adalberto Pignatti, señor Monfulls.

—Entendido.

—Siento comunicarle, Leñanza, —para cortar la tensión creada, el embajador se dirigía a mí con extrema delicadeza—, que deberemos notificar el nombre de su primo y su especial dedicación a las autoridades españolas. Y tal información llegará tarde o temprano al ministerio de Marina.

—Lo comprendo, señor.

—Aprovecho la ocasión, señor embajador, para comentarle el motivo principal de nuestra visita —entraba por derecho Díaz de Herrera, que prefería cambiar el tema de conversación—. En un par de días, saldremos a la mar para llevar a cabo las pruebas de máquinas y aparejo sobre las aguas.

—Me alegro. Parece que ese precioso *Blasco de Garay* se encontrará operativo en escaso tiempo. Y sin notable retraso en las fechas previstas.

—Así es de suponer, señor. No creo que aparezcan inconvenientes serios, porque las pruebas en puerto se han desarrollado de forma muy satisfactoria. Bueno, con la excepción de...

—¿Algún problema? —preguntaba el embajador con marcado interés.

—Solamente con los evaporadores, señor —intervenía el general Vigodet, como si se encontrara al día y con detalle de la vida a bordo, nada más lejos de la realidad.

—¿Evaporadores? —El embajador mostraba rostro de ignorancia—. ¿Qué evaporan?

—Es necesario conseguir agua dulce para su empleo en las calderas, si no se desea sufrir efectos muy negativos como la colmatación por salmuera, al emplear

agua salada, señor.

—Bueno, no lo comprendo a fondo, pero debe tratarse de un problema puramente marineramente. ¿Puede afectar a la fecha definitiva de entrega?

—No, señor.

Entendí que Vigodet se columpiaba en el vacío al asegurar tal condición. Porque en opinión del comandante, asesorado en todo momento por mí, se debía exigir una mayor seguridad en el funcionamiento de los sistemas de evaporación, aunque comenzáramos a comprender que acabaríamos por abandonar aguas británicas en cualquier situación.

—En ese caso, general, completamente de acuerdo —el embajador se dirigía en inicio a Vigodet, para girarse a continuación hacia Díaz de Herrera—. Que tengan suerte en esas pruebas de mar que deben realizar, comandante. Y si necesitan que apriete las tuercas a los jefes del astillero, háganmelo saber.

—Muy bien, señor embajador.

Los tres miembros de la Armada abandonamos el gabinete del embajador, que parecía desear mantener conversación cerrada con los dos informadores a sueldo. Y ya en el zaguán, se nos despedía el general. Mi comandante le preguntaba con cierta retranca.

—Pues creo, señor, que saldremos a la mar pasado mañana. ¿Desea acompañarnos a bordo?

—Ojalá me fuera posible, comandante, pero debo resolver algunos asuntos de importancia. Manténganme al día del resultado de las pruebas.

—Por supuesto, señor.

Mientras pensaba en los asuntos que debería resolver nuestro general, cuya dedicación máxima había de centrarse en la construcción del buque, razón por la que se encontraba destacado en Londres, el comandante y yo tomamos el carruaje de servicio de la embajada para que nos transportara al astillero. Por la sonrisa aparecida en el rostro de mi superior, comprendí que pensaba lo mismo que yo sobre la dedicación profesional de nuestro general, aunque no me comentara nada en concreto.

De esta forma, rematé una jornada bastante triste. Porque así quedó mi espíritu tras la experiencia sufrida con el primo Beto y los otros agentes. Recordaba muy bien las palabras del embajador, al anunciarme que tales noticias acabarían *por llegar al ministerio de Marina*, aunque era fácil comprender que, más pronto que tarde, la verdad quedaría marcada en pliegos. Lo sentía por mi primo, sin duda, pero también por sus padres y la familia entera. No se trataba de guinda edulcorada la que debíamos trasegar alma adentro y el futuro se cerraba en negros sobre mi primo, por mucho amor que sintiera hacia su querida esposa.



Avante con el Blasco

Las pruebas de mar del buque de primera clase *Blasco de Garay* se extendieron durante más días de los que habíamos previsto en un principio, de acuerdo con la programación apalabrada con los ingenieros del astillero Blackwall. Dos fueron las principales e inevitables causas. La primera de ellas, maldita y cercana a lanzarnos hacia el más profundo de los infiernos, tuvo lugar cuando intentábamos abandonar la ribera del Támesis en la singladura inicial, con el corazón batiendo alas y alzado en nubes de gloria. Navegábamos a palo seco^[14] y ruedas avante, con la proa establecida para encontrar aguas libres, cuando un remolcador de ruedas mamalón y trilero, el *Dorsey*, llevó a cabo una desastrosa maniobra, según su capitán por fallo de gobierno. Cuando le ganábamos la popa a prudente distancia, entró en fuerte e inesperada caída a la banda de babor, de forma que acabó por abordarnos en trompa a la altura de la aleta de estribor. Y debimos elevar mil gracias a los cielos porque cerca anduvimos de que su cangreja nos desbaratara la maniobra entera del palo mayor. Por fortuna, el teniente de navío Malpaso se encontraba de guardia en el castillete y forzó una rápida caída a estribor, con lo que minimizó la rasponada de su proa.

Aunque los daños recibidos no se aparecieran al primer vistazo en tamaño de bulto, pronto comprobamos que parte de la balconada de la cámara del comandante había quedado arruinada de plomos, maderas y cristales, mientras el cintón de candeleros de esa zona debía guarnirse nuevamente al completo.

Como perro con el rabo entre las piernas y solamente dos horas después de la salida, regresábamos al astillero con espuma en la boca y venablos lanzados contra el capitán del remolcador que, para gozo particular, quedaba con la maniobra de proa entrada en bastos. Como se demostró con claridad la culpabilidad de maniobra de mister James Salomon, un galés que debía afrontar el pago de los daños, los desperfectos fueron reparados con extrema diligencia.

Tres días después del inicial desaguisado, de nuevo afrontábamos las pruebas, especialmente las de máquinas y corrida de la milla, que entraban de firme en el contrato. Bien es cierto, que en esta ocasión las tomamos con especial cuidado en el trance del tráfico fluvial y con seis ojos a las bandas, que poco o nada fiábamos de los patrones y capitanes británicos de costaneo. Pero gracias a la Santa Patrona, todo comenzó a desarrollarse en dulce, tanto en las pruebas de máquinas como en las de aparejo y sistemas de guerra. No obstante y como si se hubiera cargado la bolsa de trastos con rasas huecas, volvió a aparecer la negra en el tercer día, cuando la rueda de paletas de estribor comenzó a producir un extraño y alarmante ruido, como si

arrastrara cadenas de muerte en su movimiento.

Ordenamos el cierre de válvulas con extrema urgencia y la preparación inmediata del aparejo, que largamos a los vientos en cuanto nos fue posible. Bien sabe Dios que llegué a dudar de todo el sistema mecánico y en la cabeza se aparecían escenas de tormento, con las paletas de las ruedas en plena descomposición. Pero también se trató de falsa alarma y todo el mal quedó ceñido a una sola paleta de la rueda despasada, cuya malquerencia se pudo soslayar en la mar en escaso tiempo.

Continuamos con las pruebas sin mayores sobresaltos. No obstante, cada día aparecía algún pequeño lunar que esgrimíamos con rapidez, ante la atenta mirada de mister Breengan. Por ejemplo y con cierta inquietud, le mostré que para el uso de los cañones bomberos, las portas de abatimiento, caladas a proa y popa, ofrecían una altura desde el canto superior del batiporte hasta el tablón de borda insuficiente para un artillado de tan fuerte calibre. También atacó Breengan el problema con diligencia, ayudado por nuestro maestro carpintero y su equipo. Entrambos decidieron que las batayolas quedaran en sentido de quita y pon, con las portas rasgadas en sentido vertical, con lo que se permitía el franco manejo de las piezas.

Para sorpresa de la mayor parte de los oficiales, incluidos el comandante y este segundo que les habla, los evaporadores rendían a tope y evacuaban suficiente agua desalada para las calderas. Sin embargo, pronto comprobamos dos factores negativos, que ya sospechábamos desde el primer momento. El aljibe especialmente dedicado para el almacenamiento de las aguas puras, no disponía de suficiente capacidad. Mucho y largo discutimos sobre dicho aspecto, incluso pensando en traspasar la función de algún aljibe de los de hierro, propios de la aguada, para su uso particular en calderas. Pero la situación a bordo de cada uno de los tanques complicaba la maniobra de trasiego en demasía. Por último, debió ser el ingeniero jefe mister Enderson, quien nos recordara que en el contrato no se exigía al sistema de evaporación un perfecto funcionamiento, por tratarse de un sistema novedoso y en perfeccionamiento que, de momento, solamente beneficiaba de forma parcial. Mucho me dolió comprender que, en repetidas ocasiones, deberíamos regresar al sistema de embarcar agua salada. Porque en tal situación se harían necesarios los bombeos de presión y rascados de fuerza, para eliminar en lo posible las poteras de salmuera que acababan por arruinar los hornillos de las calderas. Pero no quedaba otra carta a la vista y debimos aceptar el mazo cerrado tal y como se nos ofrecía sobre la mesa. Así lo comenté con el primer maquinista, don Artemio, en quien confiaba más y más conforme cubríamos jornadas de pruebas.

—En ese caso, don Artemio, entiendo que el sistema es prácticamente igual al que padecíamos en el vapor de ruedas *Isabel II*. Algunas jornadas con el aparejo largado a los vientos y rascados de calderas.

—No sea tan pesimista, señor segundo, ni tome solamente la manzana podrida de la cesta. Hemos mejorado mucho en diez años. En primer lugar, los evaporadores no son perfectos, nadie lo duda, pero funcionan. Y para que hagan su trabajo durante el

mayor número de singladuras, entiendo como fundamental disponer de tubos suficientes de repuesto. Porque esos elementos son los que quedan colmatados por la sal depositada, acabando por obturar el sistema en mayor o menor proporción. También se ha mejorado notablemente en cuanto a la entrada de agua y posibilidad de bombeo a mayor presión, que elimina en gran parte los dañinos rascados. Y por último, disponemos de mayor posibilidad de almacenamiento de agua dulce. Ha sido una pena que no se contemplara en el momento de diseño del buque una mayor cantidad de aljibes para ese especial fin. Pero lo hemos de anotar, pensando en el resto de buques de la serie.

—Me reconfortan sus palabras. En ese caso, ¿se encuentra satisfecho de las pruebas de calderas y máquinas que debemos dar como definitivas?

—De acuerdo al diseño del buque y pruebas exigibles, sí, señor. Incluso hemos corrido la milla por encima de lo previsto. Alcanzamos los 11,55 nudos de velocidad, cuando lo establecido en pliegos mostraba once nudos a potencia máxima y en condiciones óptimas.

—Tiene razón. No crea que me preocupa el estado general del barco, ni mucho menos. Creo que, hoy por hoy, pocos vapores de ruedas podrán aventarnos en novedades. Sin embargo y desde un punto de vista perfeccionista, de acuerdo con sus palabras, también estimo que esos dos problemas han de resolverse en nuevos buques, incluso en los que se han de construir con planos de esta misma serie. Por una parte, evitar en lo posible el empleo de agua salada en calderas. Y por otro lado, la escasa disposición como buque de guerra.

—No comprendo la segunda cuestión, señor.

—Don Artemio, los vapores que se construyen hoy en día se asemejan casi al ciento a los buques mercantes, artillados en oportunidad con unos pocos cañones. Ya lo hablé con el ingeniero Breengan y me concede toda la razón. Los ingenieros deben pensar más en la batería de a bordo. Hasta ahora, sólo les preocupa profundizar sus estudios en cuanto a los sistemas de propulsión. Pero olvidan que el fin de un buque armado es el de combatir y hundir otras unidades con su propia artillería. Y para conseguir ese fin, necesitan el mayor número de cañones posible.

—Entiendo sus palabras, señor. Es cierto que nuestra artillería, como la de casi todos los buques de vapor, es muy escasa en comparación con las unidades clásicas de vela. Pero estoy convencido de que todo se mejorará con el paso del tiempo. Muchos olvidan que hemos dado pasos de gigante en muy pocos años. Y antes de lo que suponemos, aumentará la capacidad de los aljibes de agua dulce para su empleo en calderas, el empleo de los evaporadores y el espacio dedicado a las carboneras, con lo que la autonomía de los vapores aumentará de forma imparable. Y en consecuencia, mejoraran los artillados, no me cabe duda.

—Es posible que tenga razón.

—Vamos, señor segundo —don Artemio emplazaba una sonrisa de cuadro—. Eleve la moral, que nos encontramos embarcados en un buque magnífico.

En la segunda semana del mes de marzo, se dieron por finalizadas las pruebas de mar, con aprobación de los pliegos signados en referencia. Y por fin, el día vigésimo del mismo mes, el jefe de escuadra don Gaspar Vigodet, con firma potencial delegada del señor embajador, signaba en el astillero la conformidad por la entrega del buque a la Real Armada. Debo reconocer que aparecieron algunas prisas en los últimos momentos. Porque tan sólo dos días antes, se había coronado el pastel con la necesaria guinda. Y me refiero a que, por parte de un taller de carpinteros especializado, se había confeccionado el escudo nacional coronado. Me refiero a la figura que en los buques mercantes suele denominarse como mascarón o figurón de proa, y que secularmente en los buques de la Real Armada muestran las Armas del Rey. Si como norma habitual se había empleado una figura de león rampante en todos los buques de la Armada, se había modificado doce años atrás por el escudo nacional con corona real en remate. Se dividía en cuatro cuarteles, de Castilla y de León, entre cuatro esquinadas prominencias en aspa y dos en ecuador que se dirigen hacia su centro, ofreciendo una supuesta cobertura a una especie de contenido Collar del Toisón de Oro. El conjunto se señalaba en la orden escrita como Colores Heráldicos Tradicionales.

Como en las cosas de la mar todo se apura hasta el último de los suspiros, el mismo día de la firma definitiva llegaban a bordo un cronómetro fabricado por el famoso relojero español afincado en Londres don José Rodríguez de Losada, otro de Parkinson & Frodsham y, por último, uno más de E. Dent. También se incorporaban dos sextantes con su pie y horizonte artificial, dos barómetros y un psicómetro. Para dejar el buque listo, se embarcaron las cinco embarcaciones menores, dos lanchas de 28,5 pies de eslora, dos botes de 21,5 y una canoa de 26,25.

Aunque se firmara en aprobación, todavía necesitamos de una semana más para que se embarcaran las existencias restantes. Me refiero a los víveres y aguada estipulados para cuarenta días, así como la munición y pertrechos de todo tipo especificados en la libreta de cargo. Y como en el contrato se especificaba que el buque debía situarse listo para realizar misiones de mar y guerra en puerto español, condición que exigimos, se decidió que el ingeniero mister Breengan embarcara en el *Blasco* hasta que el buque rindiera travesía en el puerto de Ferrol, a donde debíamos dirigirnos. Y no se trataba de desconfianza alguna en nuestros hombres, sino en la posibilidad de aliviar los costes de alguna inconveniencia aparecida.

Debo aquí señalar, entrado en sinceridad absoluta, que atravesé las últimas semanas, antes de abandonar el astillero británico, con cierta destemplanza en el espíritu y el ánimo profesional encogido. Como es fácil comprender, esperaba que en cualquier momento se dictara el desembarco del capitán de navío Díaz Herrera, su nombramiento como comandante del buque de primera clase *Colón* en construcción, y mi designación oficial como mando efectivo del *Blasco*. Sin embargo, una vez conocido que la construcción del *Colón* se retrasaba en varios meses, el general Vigodet elevaba la oportuna e inesperada petición al ministerio, en el sentido de que

el comandante continuara al mando, hasta que se considerara adecuado. Y tan peregrina decisión fue aprobada, lo que cargó más quintales negros en la nefasta opinión que defendía sobre nuestro general. El comandante, conocedor de mis esperanzas, me lo comentó con especial benevolencia.

—Comprendo su desilusión, Leñanza. Las cosas han rodado así y nada podemos hacer. Pero debo serle sincero y comentarle que prefiero seguir al mando, que pasar a cuartel o quién sabe dónde. Pero no se preocupe, que pronto me harán desembarcar y tomará el mando.

No pude contestar con frases de alivio porque consideraba la decisión fuera de normas y muy negativa para mí. Además, dudaba del tiempo que realmente debería atravesar en tal situación, y que por fin se me nombrara oficialmente como comandante. Recordaba bien lo acaecido con el vapor *Isabel II* cuando esperaba el mando sin dudarlo, y se producía el nombramiento final de otro capitán de fragata. Pero no quedaba más empeño que masticar la madeja en crudo y rogar para que, en pocos meses, se retomara la decisión que entendía como adecuada.

Por fin, el quinto día del mes de abril llevamos a cabo las formales despedidas en la capital británica. Y pudimos todavía asistir a la preparación de la cama para la puesta de la quilla del buque de primera clase que se llamaría *Colón*, segundo de la serie que debía ser construido bajo la misma planta de escantillones que el vapor de Su Majestad Británica *Medea*, aunque se anunciara que se retrasaba en meses su construcción. La quilla se ceñía a los gálibos de la del *Blasco de Garay*, sin más diferencia que la manifestada a última hora en el plano para mejorar la forma de la extremidad de la proa. Y al igual que en nuestro buque, se fabricaría en madera de olmo de roca americano, entendido como el mejor material para dicho uso.

Aunque muchos meses atrás se nos apareciera como misión inalcanzable, el día décimo del mes de abril del año del Señor de 1846, el *Blasco*, como normalmente denominábamos a nuestro buque en parla coloquial, abandonaba las aguas del Támesis y entraba en el Canal de la Mancha para dirigirse hacia las costas españolas. Y como si la gran señora de las aguas quisiera recordarnos que no todo se abre en la mar a cuentas dulces, durante las dos primeras singladuras debimos sufrir un viento cascarrón del noroeste, con marejada dura y olas en espuma que nos levantaba la proa como tiovivo de amparo. Aunque llegara a pensar en la posibilidad de necesitar una capa recia, si la marcha del viento se tendía a peor, ni siquiera necesitamos dar el aparejo. Y mucho lo agradecí porque mi relación con el contramaestre primero se mantenía en charcos sin posibilidad de remedio.

Para aquella primera travesía nos acompañaban, en teórica función de conserva, los vapores de ruedas *Vulcano* y *Vigilante*, llegados a Londres con gran parte de nuestra dotación, así como alimentos y algunos pertrechos especiales. Habían recibido la orden de esperar a nuestra definitiva partida y proporcionar el apoyo que estimáramos necesario. Y como inesperada sorpresa, en la última semana se nos unía la corbeta de vela *Villa de Bilbao*, aparecida con diversos elementos para la embajada

y para nuestro buque.

Aquellas iniciales singladuras con mar de rosca, supusieron las primeras pruebas reales a bordo de cómo el *Blasco* tomaba las olas con espuma. Y mucho nos satisfizo comprobar que cuadraba los golpes de mar con habilidad y respondía a la caña de forma viva, mientras se mecía con extrema suavidad. Tan sólo por comentar algún detalle negativo, entendí que la popa culebreaba en demasía cuando se asentaba tras tomar una ola de orden. No obstante, en tales situaciones debíamos mantener especial atención al despase de ruedas, disminuyendo el paso de vapor a máquinas para que no entraran en vacío.

Durante aquella travesía pude efectuar una perfecta comparación durante alargado tiempo. Me refiero a la que se puede efectuar entre buques de propulsión a vela y los movidos por vapor con ruedas. Por la amura de babor navegaba el *Vulcano* y a su popa, centrada en nuestro través, la *Villa de Bilbao*. Y aunque haya defendido siempre y defendiera a muerte la propulsión a vapor como necesaria y único futuro de todas las Marinas, debí reconocer que presentaba una mayor belleza un buque con todo el aparejo largado a los cielos. Me recreé en la visión de la *Villa de Bilbao* y sus movimientos, que tanto recordaban a las corbetas equinas y razón de la acepción recibida. Sacaba del agua la mitad de su eslora por causa de los golpes de mar, como si despertara de un letargo. Pero a continuación escurría los chorros de espuma con galanura de cortesana, antes de zambullir su proa mar adentro, como delfín que se maneja en juego de luces. Pensé para mis adentros, que sería una pena perder aquellas bellas imágenes y que fueran sustituidas en gran porcentaje por las estampas de humo negro.

Sentí cierta pena al perder en la distancia la costa británica, esa tierra donde tantas vicisitudes de todo tipo había atravesado en los últimos años. Y me refiero a los meses a bordo del *Blasco*, pero también a los sufridos en el *Isabel II*. Los recuerdos me llegaban en volandas, los más de ellos dulces, que todos en la vida acaban por mudar al color azul del cielo. Sin embargo, no podía olvidar el rostro asombrado de mi primo Beto, cuando nuestras miradas se habían cruzado durante un par de segundos. Porque era muy triste pensar que, por culpa de esa nueva guerra civil que se aparecía a proa como inevitable, podría llegar a combatir contra sangre de mi propia sangre, una posibilidad que me espantaba y hería muy adentro.

* * *

Bien avanzada la mañana del día 17 de abril, tomábamos la entrada de la ría de Ferrol con un inesperado sol elevado en altura, temperatura muy agradable y mar tendida casi en plata, unas condiciones poco habituales en aquel escenario geográfico. Y como primer sentimiento, añoré la arribada llevada a cabo años atrás a bordo del vapor de ruedas *Isabel II*, con el muelle del arsenal atestado de profesionales y civiles que deseaban observar el primer buque de vapor adquirido por la Real Armada. Bien

es cierto, que las unidades navales con ruedas a las bandas se habían generalizado, y ya no llamaban la atención de años anteriores.

También el hecho de divisar tierra española, tras un alargado periodo de ausencia, provocaba en los higadillos cierta añoranza y dolientes suspiros por la familia, como si el hecho de encontrarnos en terrenos patrios concediese una extraña prolongación de los sentimientos más profundos. Me había separado de los míos durante un año solamente, un tiempo corrido en etapa de vértigo, y en momentos así se recordaban rostros y querencias que vuelan en sendas de tristeza. Porque ni siquiera se atisbaba fecha de posible reencuentro e imaginaba el dolor que la separación causaba noche y día en mi esposa. Sin embargo, en Ferrol recibí una calurosa misiva de mi hijo Santiago, emocionado a rendir cables tras su primera salida a la mar como caballero guardiamarina. Me produjo una enorme alegría y evidente orgullo, comprobar que la nueva sangre de la saga de los Leñanza también pulsaba en trono celestial con los efectos de la mar.

La misión impuesta a nuestro buque en esa primera estancia en puerto español, en este caso el arsenal de Ferrol, consistía en llevar a cabo un alargado número de pruebas, tanto en puerto como en la mar. Pero de forma especial, como aparecía escrito en el primero de los pliegos de orden, la *necesidad de comprobar las posibilidades del armamento y de su sistema propulsor*. Parecía como si, de esa forma, la Armada deseara verificar y cotejar de su mano las pruebas llevadas a cabo en aguas londinenses. Y llamaba a chanza medida, que el listado del arsenal ofreciera una copia casi exacta de los abiertos por los ingenieros británicos, porque en un elevado porcentaje se acoplaban a las comprobaciones ordenadas en el astillero Blackwall. No presentaban efecto oficial o legal alguno, de cara a posibles aseguramientos, pero nos sometimos a ellas sin elevar una sola voz a la contra. El ingeniero británico mister Breengan, muy amante de todo lo hispano y convertido en un buen amigo, se prestó a colaborar y retrasar su regreso al Reino Unido. Y con nosotros se mantuvo durante dos semanas más, antes de partir hacia sus islas de forma definitiva.

Debo señalar de entrada, aunque suene con cierta dureza, que las pruebas de mar se convirtieron en una pequeña farsa. Bueno, una pequeña comedia con espectadores, como aseguraba el comandante entre sonrisas. Porque eran muchos los oficiales que embarcaban cada día en divertida misión y sin cometido concreto, solamente para ver y comentar, un ejercicio y número que estorbaba en demasía. Aunque las pruebas se cifraran en pliegos con buena voluntad, eran muy pocos los profesionales del departamento con suficientes conocimientos para certificar lo ya comprobado. Tan sólo en el aspecto puramente artillero se llevaron a cabo algunos estudios positivos, dirigidos por el capitán de navío Buenaventura, al calibrarse con exactitud las posibilidades de aumentar la artillería, así como la más correcta disposición para el anclaje de las piezas en cubierta. Bien es cierto, que en el astillero británico también se habían establecido diversas posibilidades, con lo que las piezas artilleras podían

mudar su localización. Y si tal cometido era fácilmente realizable con los cañones de a 32, para los bomberos de a 68 suponía un esfuerzo notable y solamente realizable en puerto o con buen estado de la mar.

Comprobé con cierta tristeza, cómo marchaba la preparación y adiestramiento de los futuros maquinistas, un tema que todavía levantaba ampollas y negros recuerdos en mi piel. Durante cinco jornadas embarcaron los alumnos de la todavía improvisada escuela de maquinistas, acompañados por dos de sus principales profesores. Comprendí que nada se había avanzado en la formación de la escuela oficial ni, todavía más importante, en la reglamentación del personal. Porque al igual que los embarcados en el *Blasco*, todavía los maquinistas se mantenían en un limbo extraoficial, sin conocimiento de sus obligaciones, deberes y reglamentación a la que atenerse en su vida profesional.

En el arsenal ferrolano también recibimos algunas alegrías. Además de rellenar carboneras a tope y cuajo con una piedra de excelente aspecto, se nos completó la dotación al ciento. Y por fin pude despegar la costra maligna de la piel, al comprobar que el odioso, malencarado y poco profesional contraamaestre primero desembarcaba definitivamente. A propuesta del comandante, aconsejado por un informe de mi mano, se promovía al contraamaestre segundo don Martín Requero al siguiente escalón y tomaba el pulso de cubierta en el *Blasco*. Aunque se tratara de carne morada, también nos embarcaban dos contraamaestres segundos, un tercero, cinco marineros, tres grumetes y cuatro artilleros preferentes, con lo que dábamos por cerradas de momento las necesidades de personal.

Un mes completo nos mantuvimos en Ferrol, con trasiego de mucha sabia y escasa resina. Como aseguraba con evidente sorna el comandante: *cuatro semanas plenamente dedicados al ocioso entreteniendo del personal ferrolano*. No obstante, debo aquí señalar las regulares o malas relaciones entabladas entre el capitán de navío Díaz Herrera y el brigadier al mando del arsenal, Patricio Pallarés, lo que le hacía lanzar puñadas con excesiva carga y no siempre acertados argumentos. Las pruebas programadas por el comandante general del arsenal se ceñían a un correcto ejercicio por parte de nuestras autoridades, y no es bueno sacar las piernas de la tina con excesivo orgullo.

En cuanto a la operatividad de nuestro buque, dudábamos de la división en la que seríamos por fin encuadrados. Algunos se decantaban por el Mediterráneo, otros por el Atlántico, mientras el teniente de navío Malpaso, soñador empedernido, mencionaba la posibilidad de que el *Blasco* fuera destacado al mar de las Antillas o hacia las aguas filipinas, condición que muchos anhelaban. Y debo aquí señalar que por mi parte soñaba con el mar del Sur y las muchas islas españolas que en él se mecen, desconocidas en su mayor parte. Sin embargo, la sorpresa saltó en cuña cuando una mañana nos alcanzó a bordo una copia de la real orden, en la que se nos encuadraba directamente bajo el mando del capitán general del departamento marítimo de Cádiz. Y en acuerdo a estas órdenes, en la última semana de mayo

abandonábamos la ría ferrolana con destino a las aguas sureñas peninsulares. Por fortuna, ninguna bola negra saltaba a bordo, y hasta el momento de alcanzar la bahía gaditana solamente debimos navegar a vela unas pocas horas, con objeto de ajustar los tensores de las ruedas.

Una vez incorporados bajo la bota del capitán general gaditano, comenzamos a mover cuadernas de norte a sur y sin un mínimo detenimiento para tomar aire. Por fortuna, dispusimos de tres jornadas para presentaciones y revista, en las que pude acercarme al Colegio Naval y abrazar a mi hijo. Y por todos los dioses dorados de la mar, que habría mantenido aquel emocionado abrazo durante horas. Pero dispuse solamente de unos pocos minutos porque el caballerete salía a la mar en el bergantín *Gaviota*. Santiago se movía a bordo del bote de transbordo arrebolado de mejillas y nervioso movimiento de manos, pero con una felicidad de cuadro entablado en su rostro que me emocionaba como un violín al compás. También recibí en Cádiz recado de mi esposa Rosario. Comprobé una vez más la tristeza oculta en sus palabras, aunque todo se moviera con orden en el resto de la familia. Y por último, pude abrazar a mis tíos Beto y Rosalía en el palacete de la calle de la Amargura, residencia de los Leñanza desde muchos años atrás. Mantuve con ellos un almuerzo entablado en demasiadas tristezas, una de esas situaciones que nos encoge el corazón. Pero nada comenté sobre las actividades torticeras de su hijo en Londres, una condición que solamente cuadraría los corazones en demandas negras.

La comisión de mar con la que iniciamos la vida operativa del *Blasco* se convirtió en una verdadera prueba para el buque. Porque se trataba de la primera travesía con millas suficientes para comprobar el comportamiento del buque en navegación de cierta altura. Debimos embarcar tropas del Ejército y transportarlas al puerto de Tenerife. Creo que fue el momento en el que certificamos la mayoría de edad de nuestro buque. Porque llevamos a cabo la comisión sin incidente alguno. Y debo confesar que en mucho se debía el éxito al excelente comportamiento e iniciativa del maquinista a cargo. Porque don Artemio tomó la decisión de su propio talego, aprobada por el mando, de bombear a la máxima presión todos los días en calderas alternativas durante una hora, para evitar en lo posible los potes de salmuera. Asimismo, también fue un éxito su extraordinaria previsión, al haber acumulado un elevado número de tubos de repuesto para el sistema evaporador, acción llevada a cabo en el astillero londinense. Y como una iniciativa más, acabó por decidir la necesidad de cambiarlos de forma periódica, sin esperar a que se colmataran a causa de la gran cantidad de sales que por ellos circulaban. Creo que nos había llegado el cielo a bordo con la presencia de don Artemio, un profesional extraordinario. Y gracias a él, el buque se mantenía en plena operatividad durante un elevado número de días, sin necesidad de entrar en periodos de mantenimiento.

Tras la comisión girada a la capital tinerfeña, llevamos a cabo otras a Barcelona, Ibiza, Málaga, Melilla y Cartagena. Y bien se podía asegurar que el mando exprimía al *Blasco* desde el primer momento. Porque apenas nos restaba tiempo entre puertos

para remansar cuadernas. De vez en cuando, saltaba alguna china contra la cara, normalmente debido a marineros o soldados ariscados por más. Los castigos corporales habían descendido en gran cantidad a bordo de los buques de la Real Armada por orden verbal, y no se nos abrían muchas posibilidades para conseguir que los hombres entrados en desobediencia retomaran el camino adecuado.

En aquellas primeras comisiones, normalmente con objetivos de transporte y alguna vigilancia determinada, no se aparecieron males de envergadura. Como notas amargas a mencionar, se produjo la deserción de dos grumetes y un soldado de Marina en el puerto de Melilla. Todavía estimaban muchos que en los puertos africanos, como años atrás sucedía con los indios, podían encontrar una libertad que, tras varias semanas de escape y purgatorio, cuadraban en una compañía de castigo del Ejército. En el fondeadero de Ibiza sufrimos una noche cuando una inesperada tramontana se nos vino encima a chorros de muerte. Por fortuna, aguantamos bien con las dos anclas y el auxilio de la máquina, con paladas avante cuando la tensión en las cadenas parecía elevarse en demasía. Sin embargo, la peor experiencia en aquellos primeros meses la sufrimos en el estrecho gibraltareño, que merece mención aparte.

Navegábamos desde Cádiz a Málaga cuando, avanteados del cabo Trafalgar hacia el sudeste en unas cuatro leguas, el viento de levante comenzó a subir de malla y tronar en rachas de muerte. No se trataba de inesperada condición porque, después de todo, no es más que una habitual situación en ese embudo geográfico de cruces. Como nos tomaba de proa, confiábamos en que las máquinas nos ofrecieran suficiente andar para superarlo. Por desgracia, el viento atravesó estadias al salto, hasta convertirse en un ventarrón^[15] maldito con rachas de temporal. Fue el momento de comenzar a dudar de nuestras verdaderas posibilidades, porque con la máquina a máxima potencia apenas andábamos unas dos o tres millas. Además, las olas nos barrían de proa por entero y algunos senos hocicaban al *Blasco* con evidente peligro. A petición mía, el comandante y yo nos reunimos en el castillete con el maquinista, a quien siempre preguntaba por las posibilidades del aparato propulsor.

—¿Aguantan bien las máquinas a toda potencia, mientras sufrimos unas cabezadas de muerte? —me adelanté a preguntar por derecho.

—Sí, señor. He comprobado con el máximo detalle los asentamientos de calderas y máquinas, que se mantienen en plena seguridad.

—¿No sería más seguro caer a babor, para tomar el resguardo del aconchadero de Tarifa? —preguntaba el comandante—. No hay necesidad de hacer sufrir al material de a bordo. Bueno, o dejarnos de historias y entrar en capa cerrada.

—La verdad, señor, que no me gustaría caer una sola cuarta de rumbo bajo estas condiciones —comentaba por mi parte con decisión, como bien sabía que debía hacerlo con el comandante—. Atravesarnos en estos momentos a la mar, aunque sea en medio perfil, podría ser funesto. En mi opinión, deberíamos mantener la proa abierta media cuarta de la mar. Pero dudo de que sea adecuado continuar con toda la

potencia.

—Por favor, segundo. En caso contrario, no avanzaremos una miserable pulgada —aseguraba el comandante.

—Estoy de acuerdo con el segundo, señor comandante —don Artemio, como de costumbre, se empleaba con voz firme—. Si rebajamos la potencia de máquinas a medio nivel, el buque sufriría menos los embates de la mar y, posiblemente, quedemos al ras, sin aventear, hasta que pase este temporal.

—Esa es mi idea, señor. Comprobar a qué potencia quedamos sin aventear y mantenernos en ese cruce. Bueno, siempre que la corriente, que en estas aguas aumenta de forma considerable, no nos derive hacia tierra. Aguantaremos las horas que sea necesario. Siempre nos quedará el remedio último de virar en dieciséis cuartas, largar capa de proa y correr en popa. Pero esa virada podría ser mortal. Es mucha la vela que nos ofrecen las ruedas.

—Pues, la verdad... no sé... —el comandante dudaba a carta clara—. Bueno, llevemos a cabo esa prueba que menciona, a ver cómo se comporta el barco en tales condiciones.

Comenzamos a disminuir la potencia de máquinas a tientos. Tal y como habíamos supuesto, con vapor a media potencia, el buque quedaba prácticamente sin aventear una yarda. El efecto conjunto de viento y corriente nos derivaba muy poco hacia el sur, lo que podíamos mantener durante horas sin peligro a la vista. Además, las entradas de proa se reducían, aunque algunas nos llevaran a estado de alarma.

De esa forma nos mantuvimos durante una jornada entera. Y muy larga se nos hizo la noche, en la que el bramido del viento y la mar apenas nos permitían escuchar el arrastre de las ruedas. Sin embargo, apenas se movía la columna del barómetro hacia la baja. Y tal situación demostraba que tales artefactos no siempre marcaban el temporal en avance. Entramos en un nuevo día muy cerrados de cúpula, marejada muy dura y viento atemporalado en rachas de espigón. Pero como la gran señora de las aguas alisa sus faldas con avance de carnes, una vez traspasada la meridiana comencé a abrigar la esperanza de que mar y viento se rindieran. Y en efecto, aquella misma tarde comenzábamos a avanzar con claridad, sin aumentar la potencia en un solo punto.

Como precaución, seguimos con la mar abierta en una cuarta a babor, hasta que en la mañana siguiente las ampollas se venían abajo con claridad. Fue el momento de enmendar lo necesario a babor, en demanda de la punta de Calaburras y nuestro cierto destino en el golfo malagueño. Al mismo tiempo, aumentábamos la potencia de máquinas rosca a rosca, para acabar por movernos en las nueve millas^[16]. El *Blasco* ganaba un nuevo pulso y nosotros aprendíamos nuevas lecciones, que apuntábamos con detalle para la crónica propia y enseñanzas de los oficiales. Deben tener en cuenta que en muchos aspectos, los buques movidos a vapor se encontraban como niño en calzas y con escasa o nula experiencia, especialmente en momentos de trance duros o peligros propios de la navegación.

Con dos días solamente de descanso y la brega portuaria a medio desenmarañar, desde Málaga debimos pasar al puerto de Cartagena, tras embarcar una compañía de fusileros con su armamento. Y bien que protestábamos a bordo con tanto traslado, hasta el punto de pensar que las fuerzas del Ejército solamente se dedicaban a pasear de puerto en puerto en entretenido ejercicio. Porque no podíamos comprender la causa de tanto movimiento. Sin embargo, en esta ocasión nos sonrió la suerte muy por alto y agradecemos la situación. Porque, una vez arribados a la capital departamental el día dieciocho del mes de octubre, se nos ordenaba fondear a escasas yardas del muelle principal del puerto, frente a las murallas, donde ya se encontraban anclados un buen número de barcos de la Armada y mercantes, tanto nacionales como extranjeros. También se nos indicaba la necesidad de adecentar costados, palos y cubiertas del buque, hasta rayar en dorados.

Antes de que nos llegaran las instrucciones precisas por parte del Comandante General del Arsenal, el práctico de señales nos informaba en comentario cerrado que debían celebrarse las bodas reales con la necesaria pompa, y a ello se aprestaban las autoridades departamentales. Tal situación nos permitía disfrutar de unos merecidos días de descanso, así como asistir a un jolgorio festero de cruces elevadas. Y ya se sabe que nada apareja tanto entusiasmo entre los miembros de toda dotación, que la perspectiva de disfrutar de ranchos extraordinarios y bebida graciosa en chorro. En esos momentos, se engrandece el amor debido a los Soberanos, hasta alcanzar cotas de difícil comparación.



Bodas reales

En los dos últimos meses, los comentarios corridos a diario y en tono de relumbrón, tanto a bordo como en tierra, se ceñían casi al ciento sobre la próxima boda de nuestra estimada Reina doña Isabel la Segunda. Por mi parte, no podía olvidar que poco tiempo atrás, se la había declarado mayor de edad y elevado al trono por conveniencia política, cuando sólo contaba con trece años de edad, una estadía de la vida más cercana a los juegos infantiles que a las preocupaciones de gobierno. Y como muchos vaticinaban en acierto, las influencias de todo tipo cayeron sobre ella como picas de coracero, y no siempre con honorables intereses.

El matrimonio de la Señora, cercana a cumplir los dieciséis años, se había convertido en un asunto político que afectaba a toda Europa. La causa, habitual en circunstancias parecidas, se centraba en que los países europeos maniobraban diplomáticamente para que la nacionalidad del que sería nuevo Rey de España, no perjudicara las respectivas alianzas e intereses propios. Como era de esperar, se ofrecieron un buen número de candidatos, que fueron oportunamente rechazados o aceptados por los diferentes grupos políticos o de presión. Aunque la última palabra debiera recaer en el Gobierno español, en la madre de la Reina y en las Cortes Generales, en la práctica todos sospechaban con bastante razón, que los líderes de Francia e Inglaterra serían quienes decidieran el futuro esposo de la joven Reina.

Como era de esperar, los carlistas moderados presentaban como candidato perfecto para el futuro de España a don Carlos Luis de Borbón y Braganza, conde de Montemolín. Y esgrimían el argumento de que con dicho fin había abdicado su padre, el Infante y pretendiente don Carlos María Isidro, en puro ejercicio de sacrificio patriótico. Sin embargo y como era previsible en toda cabeza bien aparejada, se descartó tal posibilidad al primer vistazo por los liberales, que dominaban la escena política española. El general Narváez propuso a Francisco de Paula de las Dos Sicilias, conde de Trápani, al que también descartaron de plano los progresistas, que preferían al Infante Enrique, duque de Sevilla. Por su parte, María Cristina, madre de doña Isabel, pretendía que su hija matrimoniara con Leopoldo de Sajonia-Coburgo, pariente de la reina Victoria de los británicos, opción que repudiaba Francia. Y para enredar un poco más el tablero, Luis Felipe de Francia apoyaba cualquiera de las candidaturas de sus hijos, Enrique de Orleans, duque de Aumale, o Antonio, duque de Montpensier, candidatos que vetaban los británicos.

Como era de esperar, británicos y franceses, reunidos en la Conferencia de Eu, acordaron renunciar a sus candidatos. Pero al mismo tiempo, se obligaba a que doña Isabel casara con un Borbón de rama española. Finalmente, tanto el Gobierno como

María Cristina acordaban que nuestra Reina se uniera en sagradas nupcias con Francisco de Asís de Borbón. El futuro Rey de España no sólo se aparecía ante el público general como personaje apocado y de flojo carácter, sino que, además, mostraba un muy cercano parentesco como primo carnal de la novia en doble vía. Debemos recordar que el padre del novio era el Infante don Francisco de Paula, hermano de Fernando VII, mientras su madre, Luisa Carlota de Borbón Dos-Sicilias, aparecía como hermana de María Cristina.

Una vez consumado el matrimonio en la Corte el día décimo de octubre de 1846, feliz jornada en la que doña Isabel cumplía los dieciséis años, las autoridades de Cartagena, al igual que las de otros departamentos marítimos y capitanías generales, habían acordado que las manifestaciones de júbilo por los reales desposorios tuvieran lugar los días 20, 21 y 22 de dicho mes. La Real Armada, que jugaba las cartas con cierta ventaja en su plaza de referencia, escogía el último de ellos, según la nota entregada, *para ostentar el contento y satisfacción que le cabía en tan fausto acontecimiento, intentando rematar las fiestas de un modo tal, que si bien no podría ser digno del grandioso objeto que celebraban, atestiguase al menos los deseos que animaban a todos los individuos de las diferentes clases que componían las del departamento marítimo.*

De esa forma, a mediodía del día 22 se ofreció un rancho extraordinario a la tropa del Cuerpo de Artillería de Marina, así como a la marinería del arsenal y de los buques surtos en puerto. El vapor *Blasco de Garay* se vio beneficiado por encontrarse fondeado en Cartagena. Y no se trataba de un rancho extraordinario habitual, como el que se prepara en algunos señalados días del año o acontecimientos militares de especial resalte, sino uno de tal abundancia, que incluso en los ranchos de marinería a bordo sobraron carnes, frutas y panes redondos, primer caso en el que se observaba tal condición. No sobró en cambio ni una sola garrafa de un vino tinto con cuerpo de jamelgo, aunque rascara la garganta como lija de trampero. Y menos aún la docena larga de damajuanas con un aguardiente turbio y cansino, que causaron baja como si a bordo nos preparáramos para entrar en combate.

Con el buche a rebosar bordas, aquella misma tarde, a las tres y media, se disparaba el cañón que daba comienzo a los regateos preparados en la bahía. En el muelle principal se había instalado un hermoso palco, donde tomaban asiento las dignísimas autoridades, jefes de los cuerpos y eminencias civiles. A banda y banda del palco se situaba un elevado número de asientos para todos los personajes convidados al acontecimiento. Y era todo un fantástico espectáculo comprobar a los buques de la Armada y mercantes, nacionales y extranjeros, las embarcaciones menores de dichas unidades y las barquillas del puerto profusamente engalanados con banderas multicolores. Una pontona del arsenal, vistosamente decorada, señalaba el término del regateo para premiar a la embarcación que llegase en primer lugar.

A un nuevo disparo de cañón, realizado a bordo del bergantín-goleta *Ebro*, partían del muelle llamado de San Sebastián las embarcaciones menores de los buques y del

arsenal. Inspirados todos en la clásica emulación que se produce entre la gente de mar en tales acontecimientos, llevaban a cabo el mayor esfuerzo en la boga. Por fin, un bote del bergantín *Cristina* alcanzaba la banderola señalada para el vencedor y, al ofrecerla al excelentísimo señor comandante general del departamento, recibía una onza de oro para repartirla entre su esquifazón^[17]. Con los oportunos cañonazos, se realizaron dos regateos más para embarcaciones de diferentes dimensiones y número de remos, con premios similares y admiración general.

Una vez finalizados los regateos, en una pontona de menor tamaño se había emplazado un botalón horizontal por su popa, en cuyo extremo se encontraba amarrado un pavo a una pequeña asta, que debía pasar a quien consiguiese capturarlo. Para dificultar la operación, se había ensebado convenientemente el botalón. Casi imposible se presentaba la empresa, con muchos marineros y grumetes caídos al agua, mientras el público disfrutaba a chorros con la divertida visión. Por fin, se decidió aligerar el empeño, para lo que se debió rociar de arena basta el botalón. Con unas condiciones más aceptables, unido al ansia de los marineros, se cobraron repetidas piezas, a veces trastocadas por patos. En su conjunto, un buen número de aves pasaron en confianza a las pucheras de los diferentes buques.

Por último, reservado para oficiales y civiles escogidos, tuvo lugar un baile de etiqueta en el patio del palacio-cuartel de guardiamarinas. Y juro por la eterna salud de mi alma, que jamás pensé en observar tan prodigioso milagro. Porque así entendía que se pudiera trastocar tan modesto emplazamiento, en una regia platea digna del más esplendoroso palacio. El patio, de 102 palmos de largo por 58 de anchura, había sido decorado con 16 pilastras de medio pie de resalto, pintadas al temple de color rosa, y en su centro una columna pérsica sosteniendo un arquitrabe embastado en azul y oro. Los intercolumnios se hallaban adornados de colgaduras en azul y caña con pabellones carmesí, cuyos extremos los cubrían preciosos florones de latón dorado, mientras las cortinas quedaban sujetas por abrazaderas del mismo metal. Los citados intercolumnios daban paso a una hermosa galería de 16 palmos de ancho, adornada también con elegantes pabellones e iluminada con candelabros donde prendían un elevado número de bujías. En la circunferencia del salón se establecieron banquetas asiáticas forradas de tul color carmesí, mientras en sus intermedios aparecían hasta 200 sillas de gusto moderno, que colocadas sobre una alfombra de color perla con franjas amaranto producían un vistoso efecto.

En el centro de un costado a lo largo del salón, sobre un tablado de cuatro pies de altura, veíase un magnífico trono formado por cuatro columnas doradas, que sobre otros tantos pedestales sostenían en su cornisamiento un gracioso mancebo de buena talla en actitud de ofrecimiento a Su Majestad, cuyo retrato ocupaba el solio con coronas de laurel y oro, así como hermosos ramos de rosas. El solio, establecido sobre tres gradas, pendía de una corona dorada al fresco de la que se desplegaba un manto blanco, con vueltas de color púrpura, orlado con franja de oro y sujeto con cordones y borlas del mismo material. Sus costados se veían vestidos de damasco

carmesí, pabellones verdes y cordones con borlas de oro, iluminado todo con gigantescas arañas de exquisito gusto, compuestas por guirnaldas de laurel y oro, con gran número de bujías de espermo. En su primer término podían observarse un conjunto de todos los instrumentos náuticos conocidos, una pequeña división de preciosos buques de bulto en punto menor y en sus costados, sobre zócalos, dos grupos de todas las armas pertenecientes a la Marina, terminados por dos pequeñas banderas españolas. Sobre el trono, en la balaustrada del segundo cuerpo y figurando hallarse en grada, se veía un navío corpóreo de nueve pies de eslora, perfectamente iluminado. Sobre un espejo de latón podía leerse la leyenda relativa al buque: Navío de 70 cañones *Septentrión*, primero de su clase construido en el arsenal militar de Cartagena.

Un total de dos mil luces, la brillante orquesta y una concurrencia escogida y elegante dieron a este acto un aspecto admirable y encantador. El buen gusto y resalto con que estaba adornado el tocador de señoras, las salas de descanso y, por último, el ofrecimiento de un ambigú refinado, exquisito y profuso en una mesa hábil para 150 comensales, ha llegado al extremo de no parecer creíble que tuviera lugar en un país que, en estos días actuales, tan pocos elementos ofrecía.

El segundo cuerpo lo formaba una grada en menor escala que el primero, en cuyo centro se leía:

AL ENLACE DE S.M.Y.A.

Los cuerpos de la Armada del departamento de Cartagena

El tercer cuerpo lo constituía un pedestal que servía de base a un trozo de columna en la que, colocada una grande corona dorada en su extremo superior, sujetaba un manto real flotante, cuyo extremo inferior se hacía firme al pedestal de la columna. Todo el templete, con una altura de 90 pies, se iluminó durante las tres noches de celebración con 700 vasos de colores y doce llameros, a más de las luces interiores que constituían la transparencia.

En la iluminación general que, durante las tres fechas señaladas, ostentaba la vivienda del excelentísimo comandante general del departamento marítimo y la del intendente del mismo, vistosas y elegantes colgaduras y una brillante iluminación de vasos de cristal atraía a sus frentes una numerosa concurrencia, constituyéndolos en agradable paseo.

Debo ser sincero y reconocer en estos cuadernillos pergeñados con mayor o menor acierto, que si he sido capaz de exponerles sin error y con cumplido detalle los pormenores de la fiesta ofrecida por el comandante general, lo debo al punto y la coma al hecho de haber seguido la noticia aparecida algunos días después en la prensa local. Y doy como cierto todo lo apuntado porque lo pude comprobar con mis ojos. Por otra parte, mucho concuerdo con el corresponsal, al mencionar que parecía mentira que se llevara a cabo tal dispendio económico en las celebraciones, en un

país abocado casi por completo a la bancarrota y con empréstitos repartidos por todas las bancas europeas.

De esta forma, gracias a la boda de nuestra Señora y la cumplida al mismo tiempo de su hermana la Infanta Luisa Fernanda, que matrimoniaba con el gabacho duque de Montpensier, nuestros hombres quedaron bien saciados y ajustados con jolgorio general, tanto a bordo como en tierra. Por mi parte, disfruté a fondo de los espectáculos y gracias al ambigú ofrecido en el baile de etiqueta, al que nos prestamos con uniforme frac completo, disfrutamos de inmejorables viandas de todo tipo, unos caldos de excelente sabor y la adecuada compañía femenina. Bien es cierto que, por causa de la merma sufrida en mi brazo izquierdo, desechaba la posibilidad de corretear en bailes circulares o de látigo. No obstante, pude apreciar la belleza de algunas mozas que, al calor de los aguardientes, elevaban la temperatura corporal hasta alcanzar las llamas. Y si no caí más profundo en el pozo de los placeres, fue gracias a la necesidad de auxiliar al teniente de navío Malpaso, que se movía por el salón de baile como barril destrincado en temporal, con el agua de fuego subida hasta la galleta.

Nos mantuvimos en el puerto de Cartagena durante dos semanas completas, situación que mucho agradecieron los cuerpos de a bordo. Además, pudimos ponernos al día de las noticias políticas y militares, condición que los muchos días atravesados en la mar impedían. Para la ocasión tuve la suerte de asistir a un almuerzo ofrecido por mi comandante en su cámara al capitán de navío Javier Lozano, mayor general del departamento y pariente suyo. Se trataba de un personaje locuaz y chistoso sin rematar en varas, que mucho agradecía los placeres de la comida y la bebida sin descanso. Díaz Herrera, deseoso de conocer todos los detalles que se movían en la vida española, le preguntaba sin aflojar la marcha una décima.

—En ese caso, Javier, ¿de verdad crees que enfrentaremos una nueva guerra contra los legitimistas?

—Eso parece sin remedio, querido primo. Pero no comprendo cómo os extrañáis de una situación, que se mantiene con escasas variaciones desde el mismo momento en que se declaró la paz, aunque ahora se incrementa la inestabilidad.

—Bueno, el manifiesto del pretendiente carlista, en el que llama a un nuevo alzamiento contra el Gobierno, acaba de ver la luz.

—Entiendo que eso ha sido más una respuesta al portazo isabelino, que otra cosa. Este conde de Montemolín, al que sus partidarios denominan como Carlos VI, mal aconsejado por algunos carlistas de avanzada edad, ha entendido como ofensa personal que su prima Isabel haya matrimoniado con don Francisco de Asís. Pero por todos los santos, ¿acaso pensaba que el general Narváez o el resto de liberales y progresistas permitirían la boda de nuestra Reina con el pretendiente absolutista? ¿En qué cabeza podía anidar un pensamiento así?

—En ese caso, arrancamos de nuevo con una penosa guerra entre hermanos. Un verdadero desastre para España en el momento menos apropiado.

—Mira, Segundo, en Cataluña han permanecido con mayor o menor actividad las bandas carlistas desde el teórico fin de la Guerra de los Siete Años. Es cierto que actuaban en situación parecida a los bandoleros andaluces, allí los llaman *trabucaires*, que como una guerrilla más o menos organizada. A esta situación hay que sumar la crisis agraria e industrial que se vive en este desastroso año, especialmente importante en las tierras catalanas. Y para colmar el saco a la negra, tampoco han sido bien recibidas algunas reformas de los gobiernos de Narváez, bastante impopulares. Me refiero al sistema de reclutamiento por quintas, al impuesto de consumos y a la introducción de un sistema de propiedad liberal, que choca a muerte con los usos comunales de la tierra. En Cataluña, las comarcas más pobres y dependientes de la agricultura han sufrido serias dificultades de suministros de alimentos en los últimos años.

—Bueno, creí que tales males se habían remediado con ayudas económicas del Gobierno para paliar el hambre. Y no sólo en Cataluña.

—Unas ayudas siempre insuficientes. Y para colmar el vaso a la mala, la crisis que se está gestando en Europa sobre actividades industriales, también incide negativamente en la incipiente revolución industrial, que así la llaman los técnicos, con una disminución en la demanda exterior. Sin contar con el maléfico y perverso contrabando, que tanto daña a nuestra economía y parece imposible de erradicar. Por último, el sistema de reclutamiento impuesto por Narváez, imprescindible en todo estado moderno, priva a las familias de manos útiles en momentos difíciles.

—Pero entremos al grano de una vez, Javier, que rodeas la perdiz hasta agotarla —mi comandante chanceaba con su primo con entera confianza—. ¿Se forman ejércitos? ¿Se espera que comiencen a llegar armas y pertrechos a través de la mar para los carlistas?

—Acabará por llegar armamento a través de la mar más pronto que tarde. Así lo estima el Gobierno. De momento, no se ha formado ningún ejército carlista que merezca tal nombre, aunque intenten prepararlo. Parece que nuestro gobierno se ha movido bien, mantiene sus fuerzas a punto y correctamente estacionadas. Sin embargo, el cañonazo de salida se dio el pasado mes, momento en el que los carlistas, tras la proclama del pretendiente, se dedican a levantar partidas. Comenzaba lo que muchos denominan como Guerra *dels Matiners*.

—¿Ha dicho Guerra del *Matiners*, señor? —entraba por primera vez.

—Una palabra catalana, Leñanza, un idioma que tanto mi primo como yo hablamos con fluidez por parte de nuestra abuela, natural de Barcelona —me explicaba el comandante—. Quiere decir Guerra de los Madrugadores. Pero no sé a qué se debe tal apelativo.

—Porque las partidas de guerrilleros, como se hacen llamar, han de operar al abrigo de la oscuridad, de madrugada, cuando las fuerzas del Ejército suelen dormir. Esas partidas no sobrepasan los 500 hombres y atacan normalmente a funcionarios públicos y unidades militares. Funcionan al modo clásico de los

guerrilleros, partidas integradas por escasos hombres con un cabecilla al mando. Se manejan con éxito porque actúan en zonas propias y conocen muy bien el terreno.

—¿Y en el resto de España?

—Mucho se reúnen los cabecillas carlistas en peligrosos cabildeos, aunque parece ser que los tenemos bastante controlados. Por dicha razón, han fracasado hasta el momento los intentos de levantamiento legitimista en Castilla, especialmente en Burgos, y en Navarra. Y hemos tenido noticias de que en los primeros días de este mes, ha entrado en Cataluña a través de la frontera un fuerte contingente de armas procedente de Bélgica. Como es de suponer, se han armado un buen número de partidas con esos pertrechos. Y la última nueva, recién llegada, es el levantamiento del canónigo Benet Tristany en Solsona.

—¡Joder con los curas españoles, tan dados a la política! —bufaba el comandante.

—Así es. Ya jugaron un maléfico papel en los procesos independentistas indios. Pero este canónigo, ni corto ni perezoso, ha impuesto tributos en Cervera. ¡Con un par de huevos! Sin embargo, veo difícil que los levantamientos previstos en el Maestrazgo, Vascongadas, Aragón, Maestrazgo y Murcia puedan llegar a triunfar. Todo apunta a que, en esta ocasión, el foco principal y casi único quedará delimitado en las provincias catalanas, por la inestable situación que ya se vivía. El Gobierno ha ordenado al Capitán General de Cataluña que intente impedir el tráfico de armas por la frontera con todas las fuerzas a la mano, y que todo carlista apresado sea pasado de inmediato por las armas con sumarísimo juicio.

—Eso quiere decir, sin juicio. Ya nos lo impidieron los británicos como condición para prestarnos ayuda en la anterior guerra.

—En efecto. Soy de la opinión que Espartero ejerció demasiada blandura tras la teórica paz, con tanta amnistía y revocación de penas. La mayor parte de los amnistiados se pasarán al bando carlista sin dudarlo, en cuanto se alcen banderas.

—¿Y el general Cabrera?

—Por ahora se mantiene en plena tranquilidad. Parece ser que todavía permanece con su residencia en la ciudad francesa de Lion. Pero mucha gresca se mueve a su alrededor, porque se trata de la figura incontestable del movimiento carlista. Aseguran que ha manifestado su opinión de que una nueva lucha no parece tener posibilidad alguna de éxito. Según nuestros informadores, ha escrito un explícito billete al conde de Montemolín, en el que expone sus opiniones con entera claridad. Te cito de memoria alguna de sus palabras: *Mi deber de súbdito y soldado me impone el obedecer los órdenes de Vuestra Majestad. Sin embargo, creo que la causa está interesada en que no se agiten de nuevo todos los recursos con que cuenta en España. Yo opinaré siempre a favor de que en las fragosidades de Cataluña se sostenga la guerra de guerrillas, a fin de atraer a las fuerzas y perpetuar, si es posible, la inquietud y los recelos del gobierno de Madrid. No obstante, de esto a una guerra en que se equilibren nuestras fuerzas con las del enemigo, se abre una*

distancia inmensa.

—Palabras de un hombre inteligente.

—De todas formas, el Gobierno se teme que acabe por ceder a las voces que se abren en la camarilla de don Carlos, reúna las fuerzas establecidas en Francia y entre en España con un fuerte contingente de soldados.

—En ese caso, la Armada deberá enviar suficientes unidades a los dos escenarios habituales, Cantábrico oriental y Cataluña, para evitar la llegada de armamento y pertrechos.

—Así es. Ya se encuentran algunas unidades bajo el mando del brigadier Darío Fontenosa, para llevar a cabo la patrulla de las costas vascas. Y en esta ocasión, no se centra el mando en Santander sino más cerca del objetivo, en el mismo puerto de Bilbao. Por otra parte, nosotros acabamos de enviar cinco buques a las costas catalanas en necesario avance. Pero vamos a formar una división en toda regla, que estableceremos con base en Valencia o Castellón, con objeto de mantener en alto la misión impuesta. Entendemos que las costas catalanas cobrarán una mayor importancia en esta ocasión, si se abren las hostilidades en serio. Porque el capitán general de Cataluña podrá cerrar la frontera en buena medida, pero son muchas las millas de la ribera de Cataluña por donde pueden entrar armas en buques.

—Lo comprendo. Pero, bueno, cuéntenos algo más. Las bodas reales han conseguido...

—Gracias a las bodas reales se han producido un buen número de ascensos, norma secular de nuestra Corona. Bueno, en esta ocasión no son comparables en número a las ofrecidas en la boda de don Carlos el Cuarto o Monarcas anteriores, pero significativos. Por cierto, segundo, he entendido que mi primo os llamaba Leñanza. ¿Me equivoco? —ahora el mayor general se dirigía a mí con la interrogación expuesta en su rostro.

—No erráis, señor. Creo que me presenté a vos como capitán de fragata Francisco de Leñanza.

—Pero se me fue la olla al cielo. ¿Acaso sois pariente del jefe de escuadra Santiago de Leñanza?

—Se trata de mi padre, señor.

—Pues el listado de ascensos otorgados por Su Majestad doña Isabel con motivo de su boda, arranca con el de tres jefes de escuadra, que son promovidos al empleo de teniente general —al observar la sonrisa en su boca, deduje lo que debía escuchar a continuación—. Y el listado comienza con su padre, seguido por los jefes de escuadra José María Chacón y Manuel de Cañas. Supongo que le alegrará la noticia.

Sentí crecer una bandada de pájaros en el pecho, al tiempo que una gran satisfacción me inundaba de parte a parte. La imagen de mi padre con las vueltas pertenecientes al empleo de teniente general de la Real Armada, se agigantaba en mi cerebro.

—Pues mucho me emociona, señor. Entiendo que se hace justicia con su carrera y

entrega.

—También yo lo creo. Me mantuve poco tiempo a sus órdenes, cuando desplegaba la insignia de jefe de escuadra a bordo del inolvidable bergantín *Potrillo*, pero todos los oficiales de la división coincidían en una rendida admiración.

—Reciba mi más sincera enhorabuena, segundo —entraba el comandante, al tiempo que me ofrecía una cariñosa palmada—. No es mal agarradero disponer de un padre en tan alto empleo. Pero, dime, Javier, ¿quién más ha ascendido? ¿Algún conocido?

—Pues tres brigadieres ascienden a jefe de escuadra. Se trata de Bocalán, Doral y del Río. Bueno, sin contar con la acaecida pocos días antes en la persona de S.A.R. el Serenísimo Señor Infante de España don Enrique María de Borbón. También siete capitanes de navío a brigadieres y números superiores en los escalones inferiores. Es de resaltar que, en esta ocasión, se gradúan en beneficio bastantes contramaestres primeros a los empleos de teniente de navío y capitán de fragata. Y bien que lo merecen los pertenecientes a tan abnegado e importante cuerpo.

—Estoy completamente de acuerdo. Por otra parte —el comandante guiñaba un ojo a su pariente en confidencia—, esperaba que ascendieras a brigadier en la primera oportunidad.

—También yo, para qué negarlo. Además, parece que se suprime la Junta Directiva y Consultiva de la Armada de un plumazo y sin aviso previo, así como su secretaria, con lo que de nuevo el capitán general oficiará como Director General de la Armada. Y su mayor general debe ser un brigadier, un puesto que esperaba... En fin, sueños desaparecidos.

—Pues lo siento mucho, Javier, que bien merecías ese ascenso.

—¡Por los dioses negros, amigo mío, que olvidaba la primera noticia que debía ofrecerte! Esta cabeza mía se mueve como las olas —el mayor general accionaba con las manos en súplica, como si hubiese cometido el mayor de los pecados.

—¿De qué se trata?

—En la Gaceta que hemos recibido esta misma mañana y sin señalamiento alguno anterior, se ordena la formación de una nueva división naval. Deberá alistarse en el arsenal de Ferrol, bajo el mando del capitán de navío José María de la Cruz. Por cierto, que se trata de un magnífico oficial a quien mucho aprecio. Pero lo más significativo es que este vapor de ruedas *Blasco de Garay* bajo tu mando, debe incorporarse a dicha división con las corbetas *Villa de Bilbao* y *Ferrolana*, bergantín *Volador*, así como vapores, *Vulcano* y *Castilla*. La formación de dicha división viene acotada con máxima prioridad, por lo que deberás abandonar Cartagena a la mayor velocidad y arrumbar hacia Ferrol. Aunque en la orden de composición se expone que la misión de la nombrada división es la de ejercitar a las dotaciones en cruceros sobre la costas de Galicia y Portugal, supongo que serán enviadas al Cantábrico o a esta zona en misiones de vigilancia.

—¿Has entrado en severa demencia, querido Javier? No lo puedo creer. ¿A qué

esperabas para darme tan importante noticia, que nos afecta por derecho? —el comandante recriminaba con claridad a su pariente, antes de girarse con rapidez hacia mí—. ¿Cómo andamos de víveres y aguada, segundo?

—Menos mal que rellenamos víveres la pasada semana, señor, aunque la calidad de los mismos sea un tanto... un tanto dudosa —miré hacia el mayor general con cierta timidez, porque de él dependía el asunto en forma directa—. Podemos cubrir cuatro semanas sin mayores mermas. Aguada por encima de los dos tercios. Ningún problema para cubrir la derrota hacia Ferrol.

—Muy bien. Pues manos a la obra. Vamos, segundo, le autorizo a que abandone la sobremesa ahora mismo y comience a tomar las medidas que estime oportunas, para abandonar la bahía mañana. Pero, por favor, sin madrugones innecesarios. Una hora cómoda. Esta tarde efectuaré las despedidas de rigor.

—Estás eximido de dicho protocolo con la autoridad departamental —entraba de nuevo el mayor general a la rápida—. Nuestro señor se encuentra de visita oficial en el obispado de Murcia. Bueno, quiero decir en el obispado de Cartagena, sito en la capital murciana, que aquí son muy recelosos de ese tema. Te despides de mí aquí mismo y solamente deberás visitar al comandante general del arsenal.

—Muchas gracias —el comandante arrastraba sus palabras, con gestos evidentes de no haber olvidado su recriminación.

De esta forma, que estimé muy poco habitual y profesional, tuvimos conocimiento de que nos debíamos integrar en la división naval bajo el mando del capitán de navío de la Cruz sin pérdida de tiempo. Mientras reunía a los oficiales para que comenzaran a tomar las medidas necesarias, pensaba en la costa cantábrica y sus duelos de muerte, una repetición de las misiones abordadas en el pasado con el vapor *Isabel II*. En verdad que prefería mantenerme en el Mediterráneo, que tanto beneficia a la dotación. Pero era llegada la hora de actuar en serio y abandonar las misiones de transporte, que tan escaso orgullo fomentan.

Aunque empleara toda mi energía en preparar la salida a la mar, mis pensamientos se mantenían a rebosar con la figura de mi padre, que parecía mirarme en la distancia con rostro de emocionado orgullo. Había alcanzado el mismo empleo que su padre, aunque aquel lo recibiera por desgracia a título póstumo. Bien sabe Dios que circulaba la alegría en mi alma por chorros, al tiempo que pensaba en la justicia de aquel ascenso, aunque se llevara a cabo con motivo de las bodas reales y no solamente por su lealtad y buen hacer en el servicio. Pero así corren las veredas de nuestra carrera a lo largo de la vida, y jamás debemos desaprovechar la percha que se nos lanza en auxilio.



División naval

Abandonamos Cartagena de Levante, la plaza fuerte de los cinco castillos, en la mañana prevista, sin incidente notable que señalar, aunque el ancla de babor tontoneara en exceso al ser izada, como si no deseara abandonar el lecho madre. No obstante, debo exponer que se produjo un repentino y profundo cambio en las condiciones ambientales, al pronto y sin aviso. Porque de unos días más bien calurosos y veraniegos, pasamos a un intenso frío regado con vientos del nordeste, como si se hubiera decidido anular el otoño por decreto y entrar en lo más duro del invierno. Y como todavía no se mantenían a mano casacones, tabardos y pellizas de mar, muchos hombres sufrieron de rigor durante las primeras guardias de alba. Menos mal que dejábamos atrás el milenario puerto con grasas suficientes y sin testigos de duelo en carnes, lo que en mucho auxilia el tráfico de la sangre.

Aunque repita la circunstancia en sonsonete de martillo, una vez más el primer maquinista demostró su impecable profesionalidad. Porque al tanto de que nuestra estancia en puerto se alargaría por más de diez días, había solicitado mi permiso para llevar a cabo una revisión general de calderas y válvulas. Como no disponíamos de orden alguna para mantenernos en previsión de inmediata salida a la mar, más bien al contrario, la petición fue concedida sin dudarle. Y aunque algunos de sus hombres protestara en cinta cerrada, desde cubierta se escuchaban los lavados y rascados de paredes, así como periódicos soplidos de vapor, mientras la charanga de guitarras y flautas se esparcía en tono alto por el buque. De esa forma y gracias al sacrificio de unos pocos, salimos a mar abierta con el *Blasco* en perfectas condiciones, para ejecutar la misión inicial de arribar al arsenal de Ferrol e incorporarnos a la división naval recién formada.

Atravesamos el estrecho de Gibraltar sin novedad y continuamos con buenas condiciones de mar y viento hasta doblar el cabo de San Vicente, esa esquina geográfica que parece ofrecer bofetadas de rocío al navegante como norma habitual. Porque en cuanto comenzamos la trepada hacia el norte por la costa portuguesa, se nos vino encima la gran señora con garras abiertas sobre el cuello. Con un viento cascarrón del noroeste y mar entrada en marejada dura, el *Blasco* comenzó a mover las caderas como cortesana en dulce fornicio sobre lecho de sedas. No preocupaba la situación, que el *Blasco* superaba con las máquinas mar y viento sin problema, pero en mucho dificultaba la normal actividad a bordo. Y aunque me consideraran un segundo comandante duro en cuanto a las previsiones de los ejercicios doctrinales, en ningún caso anulé los de mar y guerra que se debían llevar a cabo dos veces al día, aunque así se me solicitara. Parecía que los efectos de las bebidas ingeridas en puerto

todavía se movían por los fondos de bastantes hombres. Y es que son buenos los descansos para el personal, pero necesario regresar al tajo con rebenque en la mano.

Con reumas acumulados y bamboleo general del cuerpo, alcanzamos la latitud de la capital portuguesa, ese maravilloso estuario que tan bien conocía, a demasiada distancia para poder reconocerlo. Además, los chubascos se sucedían sin remisión, arreciando los vientos entre periodos de claridad, con la mar elevando un poco más sus barbas. Tanto así que, una vez a la altura de Oporto, donde se desmadran en vino las aguas del Duero, volvimos a quedar casi en parada, con la máquina a media potencia y la mar abierta unas dos cuartas por babor. Una situación parecida a la atravesada en el estrecho gibraltareño un par de meses atrás. Y tampoco nos preocupaba mantener una milla escasa avante, cuando la pica quebró por su parte más endeble.

Creo que se acababa de producir el relevo de la guardia de alba, en una noche cerrada de negro hasta los cantos, con un chubasco intermitente y mar muy dura, cuando desde el castillete de mando donde me encontraba pude escuchar lo que más parecía un bramido general de dragones. Y si me alarmó en grande durante los primeros momentos, pronto comprendí de qué se trataba, por haberlo padecido, aunque se tratara de orden menor, en los astilleros ingleses. En esta ocasión y sin solicitud de permiso, se cerraba el paso del vapor a máquinas antes de que el primer maquinista contestara a la vocinera que lo unía con el puesto de mando. Grité a pulmón.

—¡Informe, don Artemio!

—¡He debido cerrar vapor en situación de emergencia, señor segundo! ¡Tenemos avería importante en una o varias paletas de la rueda de babor!

—Ya lo imaginaba. En cuanto disponga de suficientes datos, suba a informar. Y no se preocupe, que vamos a dar el aparejo inmediatamente.

Así lo hicimos, que ya el barco comenzaba a atravesar costados a la mar con evidente peligro de partirnos el alma. Sin embargo, actuó con rapidez y acierto el nostramo a cargo, para quedar amparados en un santiamén con trinquete y capa. En aquel momento y sin necesidad de aviso, aparecía el señor comandante en el castillete, con la melena largada al viento y el casacón todavía en la mano.

—¿Qué sucede, segundo?

—Acabamos de dar el aparejo en capa plana, señor. Parece que una o varias paletas de la rueda de babor han sufrido percance severo. Se han parado las máquinas en situación de emergencia. Supongo que habrá escuchado el tenebroso ruido.

—Creo que se habrá oído hasta en las Indias. ¿Entiende que se trata de una sola paleta, como nos ocurrió en el Támesis?

—Una o varias, señor, que todavía no ha acudido don Artemio para ampliar la información. Pero el sonido es característico. Como dice, ya lo sufrimos durante las pruebas en el astillero inglés. Pero en esta ocasión parece de mayor volumen.

—¡Malditas sean las toninas verdes y sus putorronas crías! No parece momento

oportuno para entrar en reparaciones.

—Bueno, señor, nos mantenemos bien con esta capa. Y a suficiente distancia de tierra.

En aquel momento aparecía a nuestro lado una sombra, que adiviné como perteneciente al maquinista. Escuché sus primeras palabras, que solían tranquilizar los ánimos más inquietos. Se dirigió al comandante.

—Tal y como le adelanté al segundo, señor comandante, entiendo que dos o tres paletas de la rueda de babor se han malformado. Puede que se trate solamente de un lateral desprendimiento por su misma guía o que hayan partido alas, embastando el conjunto sin retorno. No puedo asegurarlo con precisión hasta que nos entre el día. Los tarros de luz no ofrecen suficiente iluminación.

—¿Estima que se podrá reparar la avería en la mar bajo este temporal?

—Con tan bruscos movimientos a las bandas no es posible, señor. Deberíamos asumir un riesgo innecesario para nuestros hombres.

—Entiendo que debemos mantener cerrado el vapor. ¿No nos podemos auxiliar con la rueda de estribor, llegado el caso?

—Para ello, señor, deberíamos desembragar la rueda de babor, una maniobra complicada. Además, el empleo de una sola rueda solamente se contempla para casos de emergencia. Y no recomiendo intentarlo en esta situación. Si es posible, mantengámonos con el aparejo hasta que la mar rebaje sus notas o podamos tomar un abrigadero de resguardo.

—De acuerdo. Informe en cuanto disponga de datos más precisos.

Nos mantuvimos en base al aparejo y capa rendida sin mayores problemas, aunque el temporal levantara olas de altura con bigotes blancos, que rompían en el costado como martinete de bancada. Tan sólo y como condición habitual, poco me agradaba el empleo del trinquete reducido en capa, tanto así que, en acuerdo con el comandante, acabé por ordenar a don Martín que se cargara para entrar en capa completa de proa a popa. Y bien que agradecí en aquellas horas de negrura extrema el buen hacer del contra maestre, al que habíamos concedido la total responsabilidad del cargo.

De esta forma entramos en la amanecida, sin que la mar rebajara su cuota en una sola pulgada. Y ya los grises dominaban hasta ofrecernos los perfiles en cuadro, cuando don Artemio regresaba al puesto de mando. Pude observar su media sonrisa habitual, que rebajaba de entrada las pasiones.

—En efecto, señor, se trata de cinco palas desmadradas. No obstante, creo que nos ha bendecido el cielo con un carro de suerte.

—Pues vaya con la puta suerte —el comandante lo miraba sin comprender.

—Podría jurar que ninguna de las palas se ha malformado o partido. Se encuentran despasadas y con ataque lateral, fuera de sus guías respectivas, pero intactas. Y si se confirman esas condiciones, la reparación en puerto puede ser más favorable y rápida, sin necesidad de esperar la composición de palas nuevas. De

momento y si le parece necesario, podemos intentar desembragar la rueda de babor. Pero le adelanto con sinceridad, señor, que se trata de maniobra complicada, unas acciones que jamás hemos llevado a cabo, aunque conozcamos la teoría cumplida.

Me divertía observar la sonrisa de confianza que se mantenía en el rostro del maquinista, mientras el comandante mostraba rastros de perplejidad y honda preocupación. Entré en su auxilio para que pudiera tomar una decisión.

—¿Cree posible enfrentar la reparación con esta mar, don Artemio?

—Bueno, señor, sería más sencillo entrarle al saco con mar en plata, pero podemos comenzar a preparar la labor. Y si esta mar acaba por caer, lo que hará tarde o temprano, tendremos preparado una buena parte del trabajo. Además, será necesario desembragar para atacar la reparación de la rueda y llevaríamos parte del asunto calzado en norma a la espalda.

—Creo que podemos confiar en la posibilidad que nos expone el maquinista, señor.

Tal y como esperaba, el comandante se decidió por mi sugerencia, que le tendía en bandeja de plata.

—De acuerdo, don Artemio, avante con esa complicada maniobra, siempre que no afecte a la seguridad del buque. Y le repito que puede ser muy positivo disponer de una rueda, llegado el momento.

—Quedo enterado, señor comandante.

Como si el maquinista hubiese entrado en profecía, en las primeras horas de aquella tarde comenzaba la gran señora a rebajar cuerdas de forma visible. Los trabajos en la rueda de babor se hacían audibles a veces desde la cubierta. Y cuando la mar cayó a ventarrón, cargamos la capa para largar mayor, trinquete y un triángulo de proa. Como el viento había rolado al norte casi puro, el *Blasco* comenzó a progresar en necesario bordo hacia babor, al límite de la bolina que, he de reconocer, no cuadraba por luces en nuestro buque. Y bien que se añora la propulsión a vapor, cuando se ha de entrar en bordos de necesidad. Entonces se recuerda que supone una gracia celestial, poder aproar al punto de la rosa que se desee, sin necesidad de mirar hacia los cielos.

Dos días después, arribamos al arsenal de Ferrol. Con la mar y el viento más propicios, acabamos por largar todo el aparejo y comprobar que el *Blasco* se movía a la clásica con mejores modos, aunque no mordiera millas avante en excepción. Un par de horas antes de tomar la ría, el maquinista nos ofrecía la buena nueva de que, una vez desembragada, podíamos disponer de la rueda de estribor. Pero siempre en el entendimiento de que tal acción debía tomarse en concepto de emergencia o urgente necesidad. Porque como ya he expuesto en ocasiones, la paridad de esfuerzos debe perseguirse en todo momento entre las dos ruedas. En caso de ejercer presión solamente sobre una de ellas, podía producir una desalineación en el eje muy peligrosa.

Aunque nos ofrecieran una favorable y cómoda situación de fondeo frente al palo

de señales de la cortina del Parque del Arsenal, el comandante solicitó del práctico atraque a muelle firme, por causa de la avería que se debía solucionar. Tras algunas dudas y absurda ronda de comisiones en preguntas, el *Blasco de Garay* quedó atracado con cables firmes a los cañones del muelle.

Mientras el comandante vestía uniforme de recibo para presentarse a las autoridades departamentales y, a un mismo tiempo, al capitán de navío José María de la Cruz, jefe de la división en la que debíamos quedar encuadrados, decidí bajar a la sala de máquinas y observar los trabajos del personal. Una vez entre grasas y esfuerzos, comprobé que la reparación podía verse en la de Mazagatos, ante la inmensidad del problema. Porque una cosa es escuchar la falla y otra meterse por cuernos dentro de ella. Don Artemio me solicitó el necesario concurso del contraamaestre. Consideraba imprescindible el empleo de aparejos de fuerza para destensar y suspender en un par de pulgadas la rueda. Accedí a sus deseos sin dudarle. Pero pronto regresé a cubierta para no entorpecer los trabajos con mi presencia.

Una vez situado junto a la borda del costado de babor, a la altura del falso alcázar, dirigí la vista hacia la ciudad de Ferrol, que tan bien recordaba. Y una vez más entré en ligera nostalgia con cierto extrañamiento de la familia, cuyos rostros me costaba recordar con extremo detalle, triste situación que suele vivirse a vista de tierra. Aproveché la ocasión para escribir unas líneas a mi padre y felicitarlo por su reciente ascenso. Lo imaginaba perfectamente con una alargada sonrisa, al vestir el nuevo uniforme. Y bien que rogaba a Dios para que se le concediera la oportunidad de un destino acorde a su valía. Me sentía orgulloso y pensé en la figura de nuestros antepasados Leñanza, de forma especial la figura del sufrido galeote, el primer *Gigante*, abuelo de mi padre, que consiguiera sembrar el árbol cuyas ramas trazaban derrotas con metas muy nobles y siempre en el pensamiento del mejor servicio a la Real Armada y a España.

Antes de que regresara mi comandante, recibimos a bordo correspondencia atrasada en semanas, condición habitual cuando cualquier buque se mueve mucho entre puertos. Y por medio de la Gaceta correspondiente al día primero de diciembre, tuve conocimiento del horrible suceso acaecido en la Corte y del que no habíamos tenido noticia hasta el momento. La información comenzaba con un llamativo título, que no amparaba duda alguna: ¡Incendio! ¡El ministerio de la Guerra ya no existe!

En efecto, a las doce de la noche del penúltimo día del mes de noviembre, el ruido producido por una multitud de cristales al romperse, alertó al lacayo del ministro de Marina de que algo extraordinario ocurría cerca de su habitación. Pronto comprobó que, a través de las ventanas del archivo volcadas hacia las cocheras, salían lenguas de fuego de extraordinario tamaño. Gracias a sus gritos de aviso, se presentaron con extraordinaria rapidez los que durante la noche montan guardia de orden. Acudieron también con celeridad el jefe político, el capitán general, el ministro de la Guerra, el gobernador de la plaza, la tropa que prestaba servicio de

armas y buena cantidad de soldados en auxilio. Los porteros y empleados de la Secretaría de Marina avisaron a los oficiales, con lo que a poco de comenzar el fuego, cada uno se encontraba en su puesto, pudiendo así con ayuda de la tropa salvarlo todo, absolutamente todo. El ministerio de Marina podía declarar con entera felicidad, que conservaba todo lo que poseía antes del terrible suceso.

Por desgracia, no fue el caso del ministerio de la Guerra. Por atolondramiento, tardío aviso a los oficiales o causas desconocidas, todo fue consumido por las llamas. Era tal el desorden en que quedaron papeles y archivos a causa del agua y el lodo, que no es posible pudieran utilizarse en el futuro ni la mitad. El despacho del ministro, que contenía muebles de extraordinario valor, quedó convertido en masa de cenizas. La subsecretaría, adornada también con exquisito lujo, ha sido devorada por las llamas. Incluso el cuarto donde se encontraba la caja, se había hundido con todos los fondos asignados al ministerio. Las consecuencias se consideraban catastróficas. La historia particular de cada uno de los individuos del Ejército se había sepultado entre aquel siniestro montón de cenizas y escombros.

Nada aparecía en la publicación sobre las posibles causas que originaron el desastre. En teoría, todos los braseros del edificio habían sido retirados con la debida seguridad, sin poder achacarse a tal empleo maldad alguna. Pero al constatarse que el incendio se había producido en dos o tres focos diferentes a un mismo tiempo, hizo pensar en posibles actividades criminales.

En medio de esta desgracia que envolvía la riqueza material del edificio, de los muebles, de la plata labrada e inmenso caudal de datos y antecedentes sobre el personal del Ejército, sobre la administración militar y asuntos de justicia, afortunadamente se han salvado todos los papeles correspondientes a los siglos anteriores al presente. Por gracia de los cielos, poco tiempo atrás se había remitido al archivo de Simancas toda la documentación anterior al siglo XIX. Sin embargo y en opinión del cronista, era muy probable que, con el paso de los días, acabara todo por hundirse, y solo quedara de tan hermoso edificio alguna sala correspondiente al ministerio de Gracia y Justicia, los departamentos de la Secretaría de Marina y la escalera principal. Por último, un periodista alegaba que la causa probable del incendio podía encontrarse en el despacho del señor ministro de la Guerra. Con motivo de la dimisión del ministerio Istúriz, el titular de la Guerra había decidido quemar un elevado número de documentos personales en la chimenea, sin comprobar que todo quedaba convenientemente controlado. Ya se sabe que los papeles en cenizas vuelan por libre con llamas prendidas y peligrosas. La noticia no acusaba directamente, pero dejaba la piedra sobre el quicio de la ventana.

En efecto, también se informaba en la Gaceta de que aquel mismo día del incendio hacía su dimisión el ministerio Istúriz. Su Majestad la Reina había llamado sucesivamente para encargarles la formación de un nuevo gabinete a dos sujetos muy conocidos por su alta reputación política, que rehusaron tal posibilidad. No obstante, a última hora y en atención a las circunstancias particulares en que se encontraba la

nación, se llegó a un arreglo de mínimos. Los señores ministros retiraban su dimisión y habían vuelto a tomar las carteras respectivas.

Mucho me impresionó aquella noticia del incendio, así como las posibles causas. Pero al mismo tiempo, me congratulé a fondo de que no se hubiera destruido documentación alguna en el ministerio de Marina. Aterraba pensar que nuestros expedientes personales, con informes y datos de toda una carrera, se perdieran para siempre sin posible constancia. Por otro lado, tampoco me tranquilizaba la reanudación del ministerio Istúriz, hasta el momento incapaz de controlar la situación en que degeneraba la vida española. Por lo visto, Madrid hervía de norte a sur por causa de los exaltados, y se temían acciones harto peligrosas para la vida ciudadana. Me afectó personalmente al pensar en la familia, al punto de sopesar la posibilidad de que mudaran cuerpos al palacete gaditano y escapar de aguas turbulentas.

* * *

Con nuestro arribo a Ferrol se completaba la división naval que, según aparecía en la Gaceta, debía formarse para adiestrar a las dotaciones de los buques en cruceros sobre las costas de Galicia y Portugal. Pero nada más lejos de la realidad, como me comentó el comandante una vez a bordo, tras su presentación al jefe de la división.

—Nada de cruceros de adiestramiento ni mandangas parecidas, segundo, que hemos de entrar en faena sería sin perder un solo día. Tal y como nos adelantó el mayor general en el puerto de Cartagena, la guerra se mueve con más rapidez de la esperada. El manifiesto de don Carlos ha llegado hasta el último de los rincones de España. El Gobierno se encuentra temeroso de los movimientos que se puedan producir, aunque los generales intenten calmarlo. Por fortuna, los efectos todavía se sienten restringidos en la zona norte catalana. Pero bastantes tropas se encuentran preparadas en Francia, cerca de la frontera, para pasar a España. Todo depende de que se puedan controlar y sofocar los levantamientos que, según han comunicado los informadores, se preparan en varias zonas de nuestros reinos. Y como el general Pavía, al mando de 40.000 hombres, parece que puede impermeabilizar en elevado porcentaje la frontera hispano-francesa, es de suponer que los carlistas decidan emplear el medio marítimo, tanto para el traslado de tropas como de armamentos.

—¿También se empeñarán en traslados de tropas por medio de buques, señor? La verdad, no creo que cometan tamaña locura.

—No lo entienda así, segundo. Desde los puertos franceses de la Cerdaña o incluso de la Provenza, se puede arribar a determinadas zonas costeras de Gerona en muy pocas horas.

—Pero sería fácil cerrar aquellas aguas al canto con nuestras unidades.

—No olvide lo difícil que siempre supone cerrar toda una costa. Las noches, situaciones de poca visibilidad, mala mar y otros muchos factores pueden operar a su favor. Pero, bueno, esa razón es la que nos devuelve al mismo escenario del que

procedemos.

—¿Regresamos al Mediterráneo?

—En efecto. Parece una soberana estupidez habernos hecho navegar tantas millas, para entrar de nuevo en repique de faena. Pero, bueno, ahora lo principal es que esa maldita rueda de babor quede reparada en perfectas condiciones y en el menor tiempo posible. El comandante general del arsenal nos ha ofrecido apoyo para la reparación. ¿Cómo marchan los asuntos en ese sentido, segundo?

—Según afirma don Artemio, no necesitamos auxilio exterior alguno, señor. Asegura que mañana quedará lista la rueda de babor.

—¿Confía en sus palabras?

—Tanto como en la palabra de mi padre o de los Santos Evangelios, señor.

—Pues en ese caso, no se hable más —mostró una sonrisa de confianza, como si mi propia palabra bastara para tranquilizar su alma—. Por cierto, olvidaba comentarle que, precisamente, se espera la llegada de su padre a Ferrol en el día de hoy. Parece ser que el ministro Roca de Togores, marqués de Molins, le ha nombrado para dirigir unas visitas de inspección a los tres arsenales y establecer las necesidades de modernización, así como la posible construcción de buques de vapor.

—¿Mi padre aquí en Ferrol? Bueno, ya construimos buques de vapor en nuestros arsenales, señor.

—Pero con los principales y más novedosos elementos traídos a la fuerza del extranjero. El ministro se refiere a construir buques con diseños de nuestros propios ingenieros, e incluso llevar a cabo la producción de calderas y máquinas en los ramos de los arsenales.

Sentí una inmensa alegría al comprender que aquel mismo día podría abrazar a mi progenitor. Y así lo expresé al comandante.

—Pues no sabe la alegría que me ofrece con la noticia sobre la visita de mi padre, señor. Hace año y medio que no hablo con él.

—Lo imaginaba. Como va a residir en el palacio de Capitanía General, se nos enviará aviso de su llegada para que pueda acudir a saludarlo. Pero dispondrá de escaso tiempo, porque el jefe de la división quiere salir a la mar en un par de jornadas como máximo. Se encuentra pendiente de nuestra reparación, así que haga llegar a su mayor general, el teniente de navío Fernández Somostro, una nota con la previsión de que esperamos quedar listos de máquinas a lo largo del día de mañana.

—Muy bien, señor.

—Por cierto, segundo, debe saber que se ha incendiado el ministerio de la Guerra y apenas queda un ladrillo a flote. Un verdadero desastre.

—Acabo de leerlo en la Gaceta, señor —le señalaba parte de la correspondencia recibida que había depositado sobre su mesa—. Menos mal que en la secretaría de Marina se obró con rapidez y buena mano, con lo que nada se ha perdido. Y según comenta el cronista oficial, se sospecha que pueda haber sido provocado.

—Eso parece. Nunca se sabe hasta donde pueden llegar esos exaltados y

revolucionarios con sus terribles acciones.

Aunque acabábamos de llegar a puerto, ordené a los oficiales que se preparara el buque para salir a la mar dos días después. Y aunque algunos dudaran de que la rueda quedara lista para ese momento, estaba convencido por mi parte de que no fallaría don Artemio en sus predicciones. Al mismo tiempo, el resto del día me mantuve con los nervios aferrados y a la espera del aviso de la llegada de mi padre a Ferrol. Para no perder tiempo, una vez terminado el almuerzo, Pepillo me preparó el uniforme para efectuar la presentación. Porque no podía olvidar que, aunque padre, debía presentar mis respetos a un teniente general de la Real Armada.

Comenzaba a desesperar, con las luces del cielo en clara declinación, cuando un mensajero llegó a bordo con una nota escrita para el comandante. Y con cierta sorpresa, comprobé que se nos invitaba a una cena en el palacio de Capitanía General en honor de la visita de mi padre, a la que debíamos asistir en compañía del jefe de la división. Y ante el escaso tiempo que nos restaba avante para cumplir la comisión, el capitán de navío Díaz Herrera entraba en nervios alzados de peregrinaje, fiel a su norma de dejarse naufragar en una charca en demasiadas ocasiones.

Nos movimos hacia el palacio de Capitanía con las luces rendidas al piso. Utilizamos en la ocasión el carruaje servido a disposición del jefe de la división, que había pasado a recogernos. Y allí mismo efectué mi presentación a su autoridad. Creo que la suerte volvió a sonreírnos, porque al primer pulso tomé buena sensación de su persona. El capitán de navío José María de la Cruz parecía un oficial inteligente, decidido y sin resquemores de bajos. Entrado por largo en la cincuentena, se mantenía con figura espigada en percha, magro de carnes, cabello negro abundante y ágil de movimientos. Pero el rasgo principal se mostraba en lo que entendía como sinceridad de mirada, condición que mucho alecciona a favor.

Cuando llegamos al salón principal del palacio, avisté la presencia de diversos generales y mandos que charlaban en animada conversación. Sin embargo, entre ellos destacaba como un faro en la distancia la figura de mi padre y hube de remansar escotas con la necesaria paciencia, porque debía entrar en la obligada cortesía de presentaciones. No obstante, poco tiempo después me fundía entre los brazos de quien me concediera la vida por derecho. Y como si todos comprendieran la situación, quedamos en un ligero aparte durante unos pocos segundos.

—Hoy os he escrito para felicitaros, padre. Nada sabía de esta visita de inspección. Me alegro mucho de vuestro ascenso, que bien lo merecéis.

—Muchas gracias, hijo. Ha sido una sorpresa que pasara a la situación de actividad, lo que tomo con mucho entusiasmo y renovada ilusión. En cuanto a la familia, puedes quedar tranquilo, que los tuyos se mueven en orden y con salud. Tu esposa Rosario te envía sus más cariñosos recuerdos.

—Mucho deseo abrazarlos, padre, que los meses de ausencia aumentan al golpe.

—Nuestra ley de vida.

—Mucho me ha preocupado leer el incendio del ministerio de la Guerra y las

acciones incontroladas en Madrid. ¿Entiende que la familia queda en seguridad? Creo que, en caso extremo, podrían pasar al palacete de la calle de la Amargura en Cádiz.

—No es necesario. Con toda sinceridad, no creo que las aguas lleguen a rebosar, aunque me preocupen las actividades de algunos grupos políticos, que desean ganar la orilla en vuelo. No te inquietes y déjalo de mi mano. Llegado el caso, actuaría con rapidez.

—Por supuesto, padre.

Aunque portara en la carpeta mental varios temas en los que interesarme, deseaba informar a mi padre de lo sucedido en Londres con el primo Beto, aunque todavía me doliera bien adentro y sintiera cierto ánimo de culpabilidad difícil de evitar. Sin embargo, entendía que no era el momento.

—Padre, si llegamos a disponer de algún momento con la necesaria intimidad, me gustaría informarle de un asunto importante.

—Conseguiré que así se nos conceda.

Aunque volara sobre mi cabeza la figura de mi primo, conseguí disfrutar durante el resto de la velada muy a fondo. Porque mucho agrada comprobar la categoría del padre, en este caso concedida por el resto de autoridades. Creo que una sonrisa de placer debía aparecer en mi boca, al comprobar el interés que causaban sus palabras entre todos. Y no se andaba con chiquitas el nuevo teniente general. Porque exponía con una muy sincera claridad y seguridad de sus palabras, la penosa situación de nuestros arsenales y el gigantesco empeño que significaba ajustarlos a los nuevos adelantos, tal y como perseguía el ministro de Marina.

Todavía pude disfrutar de la compañía de mi padre en otra ocasión, gracias a su propia iniciativa. Porque con buenas palabras y mano izquierda lanzada, conseguí que mi comandante le ofreciera un almuerzo a bordo del *Blasco*, con lo que pude aumentar el tiempo disponible en su compañía. Creo que por tal razón, el jefe de nuestra división retrasó en una jornada la prevista salida a la mar, aunque el *Blasco* hubiera dado el listo de máquinas y aparejo en la fecha avanzada.

Mi padre, en acuerdo con el capitán de navío Díaz Herrera, apareció a bordo media hora antes de la prevista para el almuerzo. Y quedados en la necesaria intimidad, nos dedicamos a pasear por la toldilla. Entendí llegado el momento que deseaba, aunque todavía las ideas tramaran en cruces por mi interior. Pero debía lanzar la sonda sin esperar un segundo más.

—Padre, deseo informaros de una novedad vivida en Londres, que mucho me ha preocupado.

—Adelante con la empresa, hijo mío.

En pocas palabras y por derecho, expuse con detalle todo lo acaecido en Londres sobre las acciones comprobadas en el primo Beto, así como los posteriores informes del personal asignado a la embajada. No pareció sorprenderse mi padre, que alzó la mano en tranquila señal.

—No te preocupes, Francisco. Ya conocía esos movimientos de Beto con todo

detalle.

—¿Lo sabíais? ¿Por dónde os ha podido llegar...?

—Ten en cuenta que el anterior ministro de Marina, Francisco Armero, es un buen amigo y compañero, que tuve a mis órdenes cuando mandaba el navío *Asia*. Se trata de un hombre extraordinario y con los ideales bien plantados, lo que le ha causado muchos e importantes agravios en su carrera, que a punto le llevaron a retirarse de forma definitiva. Por fortuna, fue nombrado ministro de Marina, Comercio y Ultramar hace un par de años. Pero regresando a nuestro asunto, Armero me llamó a su despacho cuando tuvo conocimiento de que Beto se encontraba en las listas carlistas como espía. Apenas pude creerlo, cuando escuché sus palabras. Porque en verdad que suponen una vergüenza para el Cuerpo y para la familia. Pero no puedo olvidar que se trata del único hijo de mi hermana, que bastante ha sufrido ya con la suerte de sus hijos y con la propia Armada. No obstante, recuerda que debe quedar entre nosotros esta información —me miraba con aire severo—. Si continúan en el ministerio algunas voces amigas, es posible que se le exonere de la pena de muerte a la que sería condenado. Lo mejor que puede sucedemos es que, llegado el momento, se le destierre, aunque lo sea en forma vitalicia. Y con el paso de los años, todo es posible.

—Qué tristeza, padre. ¿Saben los tíos Rosalía y Beto lo sucedido...?

—Se lo expuse con toda crudeza al tío Beto pero, la verdad, no tuve fuerzas para hacerlo con mi hermana. Sin embargo, tendrá que saberlo algún día. Bueno, ahora cuéntame de ti. ¿Todo bien a bordo del *Blasco*? Parece que el comandante te tiene en muy alta estima.

—Así lo creo, padre. Sin embargo, espero que se cumpla la promesa y lo que se entiende como normalidad orgánica. Me refiero a que debería asumir de una vez la comandancia de este buque.

—No te preocupes, que así será —me sonreía con evidente placer—. Tu comandante mantiene buenos parientes en el ministerio, pero va a ser nombrado para el arsenal de Cuba. Aguanta los nervios, que te resta poco para que te alumbren los dioses.

—Pues me concedéis una enorme alegría, padre.

Continuamos charlando de todo lo que afectaba al resto de la familia, que por gracia de los dioses se movía con placeres ajustados y buena salud. Cuando comprobamos que embarcaba el jefe de la división, invitado al almuerzo, pasamos a la cámara del comandante. Asistimos a una generosa comida, que se desarrolló con buenas viandas y muy interesante conversación, como era habitual cuando se escuchaban noticias y chascarrillos profesionales por boca de mi padre. Y aunque mucho me costó, acabé por despedirme del ser querido con tristeza. Porque desconocía cuando sería posible reunirme de nuevo con él. Además, debo aquí señalar que me dejó ligeramente preocupado comprobar su delgadez y el aspecto de su rostro. Porque si mi padre había sido siempre un claro ejemplo de robustez y

aspecto saludable, ahora mostraba un color macilento en las mejillas, así como cierta lentitud en sus movimientos que llegó a alarmarme. Cuando así se lo expuse, restó importancia a tales detalles y alegó cansancio por el interminable viaje hacia las Galicias. Por mi parte, no podía olvidar que había cumplido los 62 años y era mucha la distancia navegada en todo tipo de situaciones y riesgo a lo largo de su carrera, con algunas millas de las que dejan un poso de sangre muy dentro del espíritu.

Nos llegó el momento de abandonar tierras y costas gallegas, así como comenzar la nueva y definitiva tarea por aguas más tranquilas. Trazamos la navegación por la ría de Ferrol en una mañana achubascada, muy propia del mes de noviembre en esas latitudes. El jefe de la división izaba su insignia en la fragata *Cortés*. Tras ella navegábamos las corbetas *Villa de Bilbao* y *Ferrolana*, bergantín *Volador*, así como los vapores *Vulcano*, *Castilla* y *Blasco de Garay*. Dejo para el final de la lista al vapor *Isabel II*, que cerraba la formación, incorporado a la división en último lugar. Y ya pueden imaginar la emoción que sentí al observar el buque en el que, en teoría, había gastado mis últimos años de embarque.

Hablo de la teoría sobre el *Isabel II* porque, como ya expuse en un cuadernillo anterior, se trataba en realidad de otro buque. Una vez finalizada la Guerra de los Siete Años, el primer vapor incorporado a la Armada presentaba problemas importantes, especialmente en su casco. La obra viva volvía a mostrar desgarros y malformaciones en la zona del asiento de calderas, lo que producía un aumento peligroso del nivel líquido en la sentina, especialmente en situaciones de mala mar y con olas blancas. Como en aquellos días del primer trimestre de 1840 se buscaba el apoyo de Francia en muchos frentes, sin olvidar que nuestros *sinceros* vecinos del norte mantenían a los rebeldes carlistas bien acondicionados en el sur, se decidió enviar el buque a unos astilleros de Burdeos. Se intentaba llevar a cabo un recorrido general de la obra viva y efectuar las reparaciones que se estimaran necesarias. Sin embargo, una vez el buque en seco, se comprobó con cierta alarma que el casco se encontraba medio podrido en un porcentaje muy alto de su superficie. Tras muchas y alargadas discusiones con el personal del astillero, la Armada decidió que el vapor de ruedas *Isabel II* fuera reconstruido. Pero se deberían emplear al máximo los elementos originales que se consideraran de utilidad, entre los que destacaba la planta propulsora que, tras las últimas obras realizadas en el astillero británico de Gravesend, se mantenía en excelente estado.

En la práctica, les puedo asegurar que se construyó un nuevo buque, al menos un casco nuevo, tanto así que el original acabó por ser empleado como buque pontón en un muelle de Burdeos. Este es el punto principal de las discusiones producidas a partir de entonces. Porque muchos de mis compañeros y personal de la Armada estimaban que el nuevo buque nada tenía que ver con el primitivo *Isabel II* y no les faltaba razón para opinar en tal sentido. Porque aunque se conservara la planta propulsora, ruedas, paletas, artillería y muchos elementos de su aparejo, todo ello se había empleado en la construcción de un buque de nueva planta. Incluso su silueta

aparecía muy distinta a la primitiva. El nuevo *Isabel II* se mostraba sobre las aguas con un aparejo de dos palos solamente, en lugar de los tres originales: el trinquete con vela redonda, mientras el mayor, a popa de las gigantescas ruedas y de la chimenea, incorporaba una cangreja de grandes dimensiones. Y para rizar el rizo de la distinción, a proa mostraba un mascarón que representaba el busto erecto de doña Isabel II, según algunos comentarios, una decisión tomada por la mismísima Reina en contra de nuestra tradición. También a popa los carpinteros dejaban su personal huella, con medallones florales en cadena, donde se amparaba el nombre del buque que seguía siendo el mismo: *Isabel II*.

A pesar de los datos expuestos, me emocionó la simple visión del vapor, que mantenía el mismo nombre y donde tantas situaciones de todo tipo había atravesado durante los años principales de la anterior contienda contra los partidarios de don Carlos. Nada más embocar mar abierta, por fuera de la ría ferrolana, el *Isabel II* nos avanteaba a escasa distancia por la banda de babor, para ocupar el puesto ordenado en la columna de marcha, momento en el que pude comprobar su nombre en el coronamiento. En fin, una más de las muchas emociones que la mar nos concede noche y día.

Navegamos por la llamada como costa de la muerte hacia el sur, con la mente abierta hacia las aguas mediterráneas, donde deberíamos ejecutar la misión de vigilancia impuesta. El *Blasco* ejercía presencia y dominio en la formación de marcha, así al menos lo entendía. Porque todo hasta el momento rodaba en blancos. Y para colmar el vaso de las bienaventuranzas, no podía apartar las palabras de mi padre, al confirmar el nombramiento oficial de mi mando en un futuro próximo. Es posible que a ciertas mentes de secano les pueda extrañar esa superior querencia a ser la voz primera a bordo, pero así nos hemos movido sobre las aguas desde que el mundo es mundo.



Por las costas catalanas

En esta ocasión, el descenso en latitud por la costa gallega y portuguesa se llevó a cabo en placer de damas, apenas acariciados por un viento fresco del noroeste y una marejada suelta que nos tomaba por la aleta en jugoso beneficio. Y como la dotación se hacía a sus puestos de mar y guerra al punto y con escasas excepciones, que se purgaban a la mala con energía, las millas corrían hacia popa en bendición. Sin embargo, aunque no lo comentara ni con los obispos para no demostrar inseguridad hacia los trabajos de los maquinistas, anduve con el oído bien abierto durante las veinticuatro horas de la primera singladura, por si el sonido monstruoso en la rueda de babor volvía a producirse. Por gracia de los cielos, todo funcionaba al gusto de cristianos, sin que brotara un solo gemido en cualquier mecanismo.

Tan sólo una nota negativa saltaba con aquellas benditas condiciones. Cuando la mar entra en caricias por la popa y el viento sopla con una fuerza pareja a la velocidad marcada por el buque, el humo negro y vacilante que brotaba de la chimenea quedaba flotando sobre nuestras cabezas, a veces en penosa persistencia. Y tal estado producía una incómoda sensación en los cuerpos, cercana a la falta de aire puro para respirar, incluso unos especiales mareos difíciles de controlar. Pero como poco o nada se podía hacer para remediar el incómodo entuerto, batíamos alas y escupíamos las carbonillas que nos caían una y otra vez sobre los lomos.

Los miembros de la dotación parecían agradecer que retornáramos al Mare Nostrum, como si el comandante les hubiera ofrecido un especial obsequio. Son muchos los hombres de mar que imaginan a nuestro viejo mar, navegado siglos atrás por fenicios, griegos y romanos, con aguas plateadas en absoluta permanencia, un gran error que muchos han comprobado en carnes propias. Porque cuando la mar mediterránea levanta la cresta en ofensa de duelo, se muestra capaz de morder tanto o más que las aguas circundantes del mismísimo cabo de Hornos. La gran señora de las aguas se muestra mudadiza como cortesana y sabe vestir los disfraces que en cada momento necesita. Siempre recordaré una Tramontana de cuartas sufrida en el golfo de León a bordo de una fragata, que casi nos rinde a los fondos, y un penoso intento de cruzar el freu de Menorca bajo nortada de uñas, que finalicé en obligado regreso hacia la isla del Aire.

Tras una navegación galana y dulce, de esas que aumentan el fervor por la mar en los primerizos, arribamos al puerto de Cartagena que habíamos abandonado pocas semanas atrás. Durante la navegación desde Ferrol, la división solamente había sufrido un pequeño incidente a bordo del vapor *Castilla*, que nos retrasó la marcha en bastantes horas. El buque debió largar todo el aparejo y navegar por medio de sus

velas, mientras en sus calderas llevaban a cabo un urgente mantenimiento de rascado y limpieza. Pensé en silencio para mis adentros, que tan necesaria función podía haber sido realizada en el arsenal ferrolano durante los días de sesteo, y salir a la mar libre de quintas, aunque no todos los maquinistas demostraran la debida profesionalidad o les faltaran tablas de suficientes conocimientos.

Este vapor *Castilla*, de excelentes líneas y adecuado porte, había sido adquirido en México. La nueva Marina mexicana lo había comprado, junto con un segundo buque del mismo tipo, y ambos bautizados con los nombres de *Moctezuma* y *Guadalupe*. Sin embargo y debido a los graves problemas financieros que atravesaba la joven nación indiana, se había visto obligada a venderlos, una puja en la que había entrado nuestra Armada. Por fin, pasaban a nuestras listas oficiales tras adquirirlos al ventajoso precio de 220.000 y 390.000 duros. Según me explicaron, los mexicanos los habían comprado en más de seiscientos mil pesos fuertes, con lo que nuestra adquisición se efectuaba en una sexta parte de dicho valor. El *Guadalupe*, finalmente, tomaba el nombre de *León*.

Tras las rutinarias presentaciones de rigor y entrados en la segunda jornada en puerto, el jefe de la división izaba señal por banderas en la que reclamaba reunión de comandantes a su bordo sin margen de recibo. Y hacia allí partía mi comandante en la lancha, con sus prisas y nerviosismo habituales. Quedé a la espera de noticias, mientras en la cabeza rumiaba una vez más los sentimientos profesionales que taladraban el cerebro con inevitable repetición. Las palabras de mi padre sobre el pronto nombramiento como comandante del *Blasco* se mantenían vivas y, aunque intentara evitarlos, los nervios comían tripas adentro en cuanto comprobaba la llegada de oficial correspondencia. Bien sabe Dios, que nada negativo podía alegar contra las acciones y comportamiento profesional del capitán de navío Díaz Herrera, cuyo trato conmigo se aparecía como extremadamente afable y con mucha confianza en mi trabajo. Comprendía que deseara permanecer a bordo en su puesto el mayor tiempo posible, que ningún animal muerde con gusto su propia cola. Pero también era fácil vislumbrar que, por mi parte, deseara tomar el mando cuanto antes y a la primera china. Además, una vez involucrados en la división, bajo el mando de un capitán de navío, se aparecía como más lógica y necesaria la posibilidad de que se produjera el relevo esperado y recayera el mando del *Blasco* en un capitán de fragata.

Cuando el comandante regresó a bordo, me llamó con urgencia a su cámara. Entendí con sobradas razones, que deseaba ponerme al día de las disposiciones tomadas para la división.

—Bueno, segundo, debemos meter cabeza en la acción sin retrasos —masajeaba sus manos con energía, como si debiera entrar en duro forcejeo de un momento a otro—. Mañana salimos a la mar.

—¿Misión de vigilancia, señor?

—En efecto, aunque esa obligación en concreto aparezca más tarde. De momento, hemos de pasar al puerto de Valencia, donde se establecerá nuestro cuartel general de

operaciones. Bueno, también es posible que, de acuerdo a las noticias que nos ofrezcan desde la Capitanía General valenciana, la división entera o alguna de sus unidades pasen al puerto de Castellón. Es de suponer, que desde ambas localidades se destaquen hacia el norte las unidades designadas, esas que han de llevar a cabo la vigilancia sobre el posible tráfico de armas y tropas de los carlistas.

—Con todos los respetos, señor, estimo que se escogen puntos de apoyo situados muy hacia el sur. Hay demasiadas millas hasta la costa norte catalana, que será la zona en la que, posiblemente, deberemos ejercer nuestra misión de vigilancia con mayor insistencia.

—Tiene toda la razón, pero esa es la menestra servida a disposición. También yo estimo que la zona más conflictiva se nos abrirá en la costa gerundense y por la Cerdaña catalana, dada su cercanía a la Cerdaña francesa y a la Provenza. Es de suponer que Marsella sea el puerto de despacho más importante, aunque algunos puertos franceses más hacia el sur, como Argeles, Collioure o Port Vendres se empleen como alternativos o de apoyo. Pero, bueno, es tan importante el número de informadores o espías desplegado en los puertos de la Francia, que ya nos alumbrarán el horizonte llegado el momento. Tan sólo debemos rezar para que acierten en sus vaticinios. En mi opinión, una vigilancia permanente y exhaustiva sería lo ideal.

—Estimo, señor, que disponemos de escasas unidades para vigilar en permanencia tantas millas de costa, un detalle que suelen olvidar las autoridades instaladas en tierra.

—Así nos lo ha expuesto el jefe de la división. Desde el ministerio se le han prometido otras fuerzas con rapidez, aunque no lo creo. Pero de nada nos sirve entrar en lamentos.

—Tiene razón, señor. En ese caso, preparación del buque sin demora y listos para salir a la mar con las primeras luces de la mañana.

—En efecto y siguiendo aguas a la capitana.

Abandonamos Cartagena cuando todavía el castillo de Moros nos cerraba la visión del disco de oro. Pero cuando el sol se alzaba con vigor un par de cuartas sobre el horizonte, ya nos movíamos por fuera de la bahía, siguiendo aguas a la fragata *Cortés*, donde izaba su insignia el capitán de navío de la Cruz. Como si la mar mediterránea quisiera conceder razón plena a los que por ella suspiraban en la distancia, no se podían pedir mejores condiciones en aquellos días del mes de marzo. Durante aquella primera navegación, se mantuvo un sol radiante con calores añadidos, mar rizada y ventolina de levante que en poco embuchaba las velas de la capitana.

Atracamos en Valencia con un ligero retraso al plan previsto. Pero el viento brilló por su ausencia y los buques de vapor debimos ajustar nuestro andar a los clásicos de vela, que lanzaban bordos casi de continuo y con escasa espuma a popa. Pero ya se sabe que es mala costumbre en los vapores la de ajustar horarios y marchas a la milla, cuando amparas en conserva algún buque movido por el cambiante y mudadizo soplo

de Eolo.

En la capital levantina se sucedieron las reuniones con autoridades del Ejército, mucho ejercicio de voz y escasos resultados, pero especialmente con aquel coro de espías, uniformados o no, que atizaban comentarios de todo tipo y no siempre coincidentes. Una semana después de nuestro arribo, siete días de desmayo y mano sobre mano, se ordenó que los vapores *Blasco de Garay* y *Castilla* pasaran de inmediato al puerto de Castellón, donde debían esperar órdenes. De esta forma, el capitán de navío Díaz Herrera pasaba a mandar aquella pequeña agrupación naval, sin más órdenes en la mar que las de su propio pensamiento.

Cuando largábamos las anclas frente a la ciudad de Castellón, el tiempo se achubascaba ligeramente, aunque todavía con el soplo tendido a la baja y escasos rastros de entrar en aumento de males. Y no debimos esperar mucho tiempo para recibir alguna noticia sobre nuestro cometido porque, tan sólo una hora después, una lancha del puerto se dirigía hacia nosotros con determinación en su boga. Por fin, tomaban el portalón con escasa agilidad un coronel de Infantería y un paisano, que entendimos como uno de más de los informadores de fortuna. Tras presentarse al comandante en cubierta, nos retiramos a su cámara, en la que tomamos asiento junto a los dos personajes. Y no aguardó en la debida cortesía quien se había presentado como coronel de infantería Manuel Espuerta y el señor diputado, que así se denominó al civil sin más indicaciones, para entrar por vereda llana.

—Debe salir de inmediato hacia aguas catalanas, señor comandante —decía el coronel con un tono ligeramente engolado y un tanto conminatorio. Sin embargo, mudó las formas con rapidez, al observar los gestos de evidente desagrado que aparecían en el rostro de Díaz Herrera—. Bueno, supongo que le habrán notificado, que deberá acatar las órdenes de la Comandancia Militar...

—Así se me comunicó de forma verbal, coronel. Pero eso de aguas catalanas es una información muy poco precisa. ¿Se refiere a algún punto en concreto?

—Bueno, debo exponerle con cierto detalle lo que nos tememos, una información que nos ha movido a llevar a cabo esta especial..., esta especial misión. Bajo la mayor reserva posible, puedo decirle que se tienen muy fundadas sospechas... —ralentizaba su exposición a propósito, como si se dispusiera a revelar un secreto de estado—, de que el pretendiente legitimista, don Carlos, pretende pasar de Francia a España en estos días por vía marítima. Parece ser que lo ha intentado por tierra durante las últimas semanas, pero encontró demasiada presión de fuerzas leales en la frontera. Se nos ha comunicado que, en esta ocasión, se encontrará acompañado por el mismísimo general Cabrera, así como otros altos mandos de su Ejército y hombres de la mayor confianza. Consideramos de enorme y vital importancia para el futuro de esta nueva guerra, si así podemos definirla, apresar el pequeño buque en el que navegan. Se trataría de un éxito colosal y con importantes derivadas en el devenir de la contienda. Según nos han informado, lo intentarán a bordo de un falucho pesquero u otra unidad similar de pequeño porte. Pero, por favor, deben tener en cuenta que al

conde de Montemolín, llegado el caso, se le han de dispensar todos los honores debidos. Por supuesto, como primo carnal de Su Majestad la Reina Isabel. Mucho se me ha recalcado esta especial condición.

—No pensaba arrojarlo por la borda con un chuzo de abordaje golpeando contra su espalda —entraba el comandante con morros cerrados, un poco harto de la superioridad que manejaba el coronel—. Como es norma habitual en los buques de la Armada, trataré a cada uno en acuerdo a su categoría personal.

—También nos han informado de que esa pequeña unidad pesquera saldrá del puerto francés de Port Vendres. Se supone que intentará tomar la pequeña localidad gerundense de Llansá o, una vez traspuesto el cabo Creus, la de Cadaqués. Incluso es posible que escojan como destino cierto la bahía de Rosas. Es de esperar que lleven a cabo la navegación durante la noche, para que no se perciba su presencia.

—Muy pocas millas a navegar. Dispondremos de escaso tiempo para interceptarlo. ¿Se conocen fechas posibles para ese traslado?

—La información que nos ha llegado habla con bastante exactitud del 28 de marzo como probable fecha. Pero deberíamos cubrir un arco en el tiempo más grande, si es posible.

—Nos encontramos a 25 de marzo. Mañana mismo abandonaremos Castellón. Creo que podemos alcanzar las aguas francesas en unas quince horas como máximo, si la mar nos respeta el andar. Patrullaremos desde el golfo de Rosas hasta Llansá.

—También los informadores han especificado que emplearán un buque de muy pequeño porte, para que les sea posible navegar muy pegado a la costa.

—Ese es un inconveniente importante porque este buque mantiene un calado algo superior a los catorce pies... ¿no es así, segundo?

—Catorce pies y tres pulgadas^[18] a la salida de Valencia, señor.

—Como se trata de un elevado calado, es mi intención que una de las lanchas de fuerza sea armada en conveniencia y efectúe la vigilancia a tocar piedras, mientras el *Blasco* se mantiene a prudente distancia aguas afuera.

—Tenga en cuenta, comandante, que en ese falucho pueden encontrar resistencia armada.

—No pensaba enviar a una veintena de hombres a bordo de la lancha con pañuelos blancos, coronel —ahora Díaz de Herrera enarbolaba una sonrisa de condescendencia y superioridad—. Nuestro personal se encontrará armado en conveniencia y situaré al mando de la lancha a mi hombre de mayor confianza. Me refiero al segundo comandante.

Al pronunciar las últimas palabras, el comandante me señalaba con su mano. Y por todas las zorronas del burdel argelino, que no se me había pasado por la cabeza tal posibilidad. Como norma general, en tales ocasiones se concedía el mando de la lancha y misión a cubrir a un joven alférez de navío, pero jamás al segundo comandante del buque. El comandante pareció comprender mis lúgubres pensamientos.

—Deben tener en cuenta que, en situación normal, el mando de la lancha se concedería a un joven y moderno oficial. Pero dada la importancia que otorgamos a la misión, estoy dispuesto a quedar a bordo sin mi mano derecha.

—Me parece una medida muy acertada, comandante —el coronel sonreía de placer.

—Tan sólo debemos comprender, que con el empleo de la lancha a boga de fuerza, la pasada de vigilancia hacia el norte se ralentizará bastante.

—Comprendo. En ese caso, señor comandante, y para tranquilidad de todos, ¿no podría salir a la mar esta misma tarde? No me tome por entrometido, pero le aseguro que no podemos fallar en la ocasión. Los deseos de que así se produzca vienen de muy..., de muy arriba.

Pareció pensar mi comandante durante unos segundos. Comprendí que poco le agradaba mantenerse al dictado de aquellos dos hombres, aunque no quedara más harina que moler sobre la piedra. Asintió con la cabeza, cuando desgranaba sus palabras son lentitud.

—Como hemos rellenado víveres y aguada hace pocos días en Cartagena, no se nos presentará problema alguno en ese apartado. ¿Cómo andamos de carbón, segundo?

—Unas 260 toneladas en carboneras, señor.

—Por pura curiosidad, comandante —interveníá de nuevo el coronel Espuerta—. ¿Cuál es la capacidad máxima de sus carboneras y cuánto consume al día?

—La capacidad máxima es de 350 toneladas, sin cubrir cintas. El consumo depende de la fuerza de máquina que se desee desarrollar. A máxima presión, unas cuarenta toneladas al día.

—Un elevado consumo, sin duda. En ese caso, señor comandante, ¿a qué hora debemos encontrarnos aquí?

—¿Ustedes? No comprendo...

—Deberá perdonarme una vez más, por no haberme hecho comprender. Quería decirle que hemos de embarcar al señor diputado y yo durante esta misión. Para el caso de que se consiga...

—Supongo que serán órdenes de la Superioridad —no disparaba el comandante en salvas de gozo, enfadado de que se le asignaran funciones por alguien más moderno y al soplo de luces—. Lo digo porque no me ha mostrado una sola orden escrita. Ni siquiera he escuchado el nombre de este señor, al que solamente denomina como diputado y he de embarcar a mi bordo medio embozado. No sé, lo encuentro todo bastante irregular y muy poco adecuado a nuestras costumbres militares. Perdone que le hable con entera sinceridad.

—Bueno, señor comandante —el coronel se movía ahora entrado en nervios y con actitud dubitativa—, he de reconocer que también he pecado de improvisación. Deberá perdonarme, pero poco conozco de los usos y protocolos militares. En realidad, mi empleo de coronel es más bien honorífico. Pertenezco al gabinete de Su

Majestad doña Isabel y me asignaron este cometido porque conozco personalmente al conde de Montemolín. Algunos recordaron mi nombramiento como coronel y decidieron que sería mejor vestir uniforme. Pero aquí llevo las órdenes del Capitán General, que conforman todo lo que les he expuesto —comenzó a extraer unos documentos del interior de su casaca—. En cuanto el señor Eduardo María García Enríquez —ahora señalaba hacia el silencioso personaje—, se trata de un diputado a las Cortes por Navarra, que hace años fue edecán de don Carlos. No obstante, se nos recomendó discreción sobre su presencia a bordo. Pero le pido disculpas con sinceridad, por cómo he manejado este asunto desde el primer momento. De todas formas, si no dispone de sitio a bordo...

—No es eso, coronel. Siempre hay sitio a bordo de un buque de la Real Armada —el comandante movía las manos en gesto de rechazo—. Ahora comprendo su desconocimiento de los usos y costumbres castrenses. Pero si hemos de salir a la mar esta misma tarde, les recomendaría que permanecieran a bordo, a no ser que necesiten algún material o bagaje de tierra.

—Bueno, ese problema podemos solucionarlo en escasos minutos.

—Pues ya ha escuchado las intenciones, segundo. Listos para salir a la mar en cuanto calderas y máquinas nos ofrezcan la novedad.

—Quedo enterado, señor.

Con las primeras horas de aquella misma tarde, levábamos las anclas para proceder a la misión impuesta. Y bien que anidaba en nuestros corazones cierta tensión, al comprender que cabía la posibilidad de arrestar, porque de eso se trataba, nada menos que a quien los legitimistas trataban como Su Majestad don Carlos VI. La relación del coronel Espuerta con el comandante se aligeró en buena medida, hasta llegar a concluir que se trataba de una excelente persona, a la que habían embarcado en una misión alejada de su diario acontecer. Por el contrario, el diputado navarro se mantenía en el más absurdo de los silencios, como si el simple hecho de dejar escuchar el dulce trino de su voz entrara en pecado de lesa majestad. Acabé por reconocer que se trataba de un estúpido con gorguera suelta.

Aunque disponíamos de tiempo más que suficiente para cumplir las órdenes, siempre ajustados a los tiempos que marcaban los informadores, todo en la mar puede darse un revolcón de 32 cuartas y marcar grietas en la cara. Digo esto porque, entrados en la noche y preparando la lancha para cumplir la misión de vigilancia cercana bajo mi mando, se nos vino encima un manto de niebla de los que jamás se olvidan. Niebla espesa como sopa de gorullo, mar en calma chicha y vapores que se elevaban en jirones finos hacia los cielos desde la superficie de las aguas. Bien sabe Dios que siempre consideraré tal estampa capaz de abrir surcos de sangre en la piel del hombre más bragado. Porque si el temporal de barbas blancas se sufre en carnes con violencia y necesidad de entrar en faena dura, la situación de manta trabada y prieta, que llega a impedirte observar los palos de a bordo e incluso los propios pensamientos, se asocia a un camposanto con desfile de las Santas Animas en

procesión de duendes. Y cuando se estima que el peligro procede bien tapado desde el más allá, el alma comienza a bombear desgracias anticipadas y coros de naufragio.

Éramos conscientes de que tal condición ralentizaría en mucho la navegación de la lancha. Porque ante la necesidad de moverse bien pegados a las piedras y con aquellas madejas grises en baile ante los ojos, debería ordenar una boga al mínimo andar y con las perchas de defensa bien dispuestas. Como así lo comprendió también el comandante, aceptó mi sugerencia de adelantar en lo posible los periodos de tiempo establecidos. De esta forma y sin dudarle, el comandante ordenaba una valerosa estrepada de dos horas a máxima potencia de nuestras máquinas, con el alma en vilo ante la situación de nula visibilidad. Poco después y estimando que el buque debía encontrarse pocas millas al sur del golfo de Rosas, dimos la lancha al agua, complicada acción en la que apenas identificábamos el rostro del hombre más cercano. Había escogido personalmente y uno a uno a los marineros y soldados de la dotación, así como las diferentes armas a emplear y el patrón de boga, función que cobraría el contramaestre segundo, don Andrés Almagro.

Bajo una mortecina luz que oscilaba sobre nuestras cabezas en el castillete de mando, el comandante me ofreció sus últimas recomendaciones en presencia de la pareja invitada a la escena.

—Recuerde, segundo. Si localiza el objetivo y le asalta algún peligro contra los ojos, efectúe dos disparos de fusil. Acudiremos con rapidez aunque debamos saltar sobre las piedras.

—Quedo enterado, señor. Pero entiendo que, en caso de necesidad y acción de defensa, puedo emplear las armas como bien me dicte mi propio saber y entender. Nada conocemos de la situación que podremos encarar, en caso de localizar el falucho.

—Desde luego. No creía necesario mencionar tal detalle.

—Pero, por favor, no olvide la posible presencia de Su Alteza... —el coronel intervenía como si rogara por la vida de un querido hermano.

—Puede estar seguro de que mi segundo no olvidará absolutamente nada, coronel —cortó el comandante con sequedad e indicación clara de que se mantuviera al margen de las órdenes—. Quede tranquilo en ese sentido, Leñanza. Por supuesto que, en caso de necesaria defensa, puede abrir fuego como mejor lo entienda. Y si algún carlista, sea soldado o general, efectúa algún movimiento peligroso, no lo dude, disparo a la barriga.

—Muy bien, señor. En ese caso y si no se aparece alguna sugerencia más, con su permiso embarco en la lancha y doy comienzo a la misión.

—Mucha suerte, segundo.

De esa forma arrancamos las acciones que he dejado a medio narrar en las primeras páginas de este cuadernillo, cuando el marinero Palanca había observado una sombra por la banda de estribor y la manta espesa de niebla alzaba sus velos en inesperado y vertiginoso giro. Ni siquiera podía imaginar en avanzada locura, las

emociones que debería padecer horas después.



Se alza el telón

Basado en la navegación por estima más absoluta y tras las muchas horas transcurridas bajo la espesa niebla, entendí que debíamos haber dejado la bahía de Rosas en toda su extensión por la banda de babor, y encontrarnos quizás tanto avante con el cabo Norfeo o sus proximidades. Ordené ajustar la proa a estribor en lo posible, que no deseaba entrar de morros contra las siniestras piedras de *El Gato*. En esos momentos se produjo una más de aquellas ligeras etapas de visión en alza momentánea. Y cuando regresábamos a la opacidad más absoluta, escuché un rumor de voces tendidas a la baja, de acuerdo a las rígidas órdenes de silencio impuestas a bordo por mi persona. Comprendí que se trataba del contra maestre segundo don Andrés Almagro, que se acercaba a mi oído.

—Los vigiadores creen haber avistado un bulto gris por la proa, ligeramente tendido a estribor en una o dos cuartas, señor segundo.

—¿Un bulto gris? ¿A proa?

—Uno de ellos, el marinero Palanca, estima que puede tratarse de un falucho pesquero o embarcación semejante, aunque no pueda precisarlo. Como es fácil comprender, el avistamiento se produjo durante unos pocos segundos, antes de que la manta volviera a cerrar la ventana.

—¿Es de confianza el marinero Palanca?

—De los mejores y más serios, señor.

No lo dudé un segundo y pasé a ordenar al contra maestre.

—Don Andrés, que se cargue la vela de inmediato. Personal listo para entrar en boga y con las armas al alcance de la mano.

—¿Arma cargada?

—Por supuesto. Y a la mínima visión de bulto o perfiles grises, fusil a la mano con puntería en su dirección. Pero, por favor, pase las órdenes con voz muy tendida.

—Quedo enterado, señor.

Los nervios desfilaron hacia popa con extraordinaria rapidez, condición habitual cuando las cuerdas se templan al fuego. Comprobé de forma instintiva, que el sable reglamentario colgaba de mi biricú y el pistolón se mantenía encastrado a fuerza en el fajín, un sencillo contacto que me ofrecía una bendita seguridad. Una vez más, desde que me hubiese sido amputado el brazo izquierdo tras el combate de Puerto Cabello, echaba en falta el segundo apéndice y poder tomar las dos armas en las manos a un mismo tiempo, ejercicio que jamás podría volver a producirse. Pero como necesitaba un mayor contacto físico, me decidí por el arma de fuego, que tomé en la mano con decisión.

Atravesamos unos cinco o seis minutos de elevada tensión, lo que percibía en un ligero movimiento de mi mano. Sin embargo, el hecho de encontrarnos completamente embozados entre algodones grises, parecía alejarnos de la realidad. Pero todo llega en esta vida y en muchas ocasiones de forma inesperada, como tantos efectos que encaramos en la mar. Porque se produjo la desaparición absoluta del manto gris, lo que aconteció en escasos segundos y al puro golpe de encantamiento. Pero lo más importante fue que, conforme se evaporaban las madejas y el azul celestial dominaba la escena a chorros, descubrimos la presencia de un falucho pesquero... ¡a unas cuatro o cinco varas de distancia de nuestra borda! ¡Una aparición que bien se podía achacar a los dioses negros más emputecidos del infierno! Por fortuna, la embarcación nos ofrecía la banda de estribor y se mantenía casi sin avanzar una miserable yarda, aunque se mantuviera el peligro de inminente colisión. Pueden comprender que la sorpresa se elevaba a bordo de la lancha hasta los cerros, al punto de estimar por los higadillos que vivíamos un sueño. No obstante y a pesar de la tensión impuesta, nuestros hombres, de acuerdo al mandato recibido, mantenían los fusiles en la mano con decisión. Y como descubrieron personal uniformado en la cubierta del buque, apuntaron hacia sus cuerpos sin necesidad de orden posterior. También la sorpresa había anidado en los rostros de aquellos soldados, claramente carlistas por el uniforme, que miraban asombrados hacia la lancha, como si sufrieran una de las peores pesadillas.

En efecto, se trataba de un falucho pesquero de unos cincuenta pies de eslora, con un tambucho elevado de generosas proporciones, situado a proa del palo mayor que desplegaba una cangreja de bulto. Como complemento del aparejo, disponía también de un pequeño trinquete con vela latina. Con todo el aparejo en flameo de pobres, cuidaba su proa por medio de seis remos que accionaban a través de unas pequeñas portañuelas abiertas casi a ras de borda. Pero los hombres alistados a la dura empresa no bogaban a fuerza. Entendí que tan sólo intentaban mantenerse a suficiente distancia de tierra. Por la cubierta se observaba la presencia de una veintena de hombres, cobijados entre mantas, que buscaban cubrirse de esa humedad habitual que muerde al alba. Sin dudarle un segundo, tomé en la mano la bocina dorada, la mágica trompeta de órdenes, que ajusté a mi boca y en la que grité a pulmón.

—¡Carguen el aparejo y mantengan los remos fuera de guardas de inmediato! El falucho queda apresado por la lancha perteneciente al vapor de ruedas de la Armada *Blasco de Garay*. Les habla el capitán de fragata Leñanza, segundo comandante del buque. Si desobedecen la orden o abrigamos una mínima sospecha en sus movimientos, abriremos fuego sin dudarle.

Necesitaron demasiados segundos para obedecer mi orden. Pero lo comprendí porque todavía los rostros evidenciaban una fantasmal sorpresa, como si se les hubiera aparecido el mismísimo Lucifer con fuego abierto en fauces y tridente al rojo en la mano. No obstante, el terrible asombro para mí, la visión en sobresalto que jamás habría deseado observar, se produjo pocos segundos después. Del tambucho de

gobierno emergieron hacia la cubierta dos figuras, que deseaban comprobar la imagen de la lancha. Uno de ellos mostraba uniforme carlista correspondiente a un capitán de infantería. Pero el segundo, el último en mostrar sus perfiles a la vista, no era otro que mi primo Beto. Un ramalazo de quemazón recorrió mi cuerpo, como si me hubiesen aplicado la vara roja de la Inquisición, al comprender que era sangre de mi sangre la que amenazaba con nuestras armas. Y para colmar el vaso a la mala, se mostraba enjaezado con el uniforme de la Armada y vueltas correspondientes al empleo de capitán de fragata, aunque en la parte superior izquierda de su pecho mostrara una escarapela con las armas de don Carlos. No sé que meritorias acciones había llevado a cabo por la causa legitimista, pero lo habían ascendido con extraordinaria rapidez.

Cuando por la escotilla de popa comenzaban a aflorar otras cabezas, ya me había abarloado al falucho con garfios de fuerza y mis hombres comenzaban a posesionarse de la cubierta enemiga, con el contramaestre don Nicolás Almagro a la cabeza. Todos ellos con armas a la mano, puntería a los pechos y rostros de escasa amistad. Acabé por saltar a la cubierta del falucho, cuando podía identificar a los que salían de su vientre, en su mayor parte oficiales de alta graduación. Y por la salud de mi alma, que temblaba tripas adentro ante la posibilidad de enfrentarme cara a cara con el pretendiente carlista al trono de España. Sin embargo, mi vista se dirigía de firme hacia Beto, que con la mayor palidez en su cara no dejaba de mirar en mi dirección. Hacia él lancé ahora mis palabras, embastadas en tono grueso y sin miramiento alguno.

—¿Entiendo que sois el comandante o patrón de este falucho?

—El patrón, un pescador que nada tiene que ver con esta empresa, se mantiene al timón en estos momentos. Lo auxilian cinco de sus marineros habituales. Pero asumo la responsabilidad del mando de este falucho.

Beto consiguió articular estas pocas palabras con enorme esfuerzo. Llegué hasta él con dos saltos, mientras mantenía el pistolón en la mano, bien amartillado y listo para abrir en sangre los ojos más cercanos. Mantuve el tono airado y de dominio, aunque me doliera muy dentro aquella terrible escena.

—Habéis sido apresado como falucho rebelde. ¿Quién se encuentra a bordo?

—No os comprendo —mantenía el tono de voz tan a la baja, que debía esforzar los oídos para comprender.

—Es muy sencillo. Quiero que me haga un resumen del personal que se encuentra a bordo, con indicación de sus empleos o cargos.

Era el momento temido. Porque esperaba que me nombrara a don Carlos de un momento a otro. Y preparaba mis posibles argumentos y palabras, cuando pasó a enumerar a un conjunto de dos generales, cinco coroneles, veinte oficiales más de menor rango, así como un total de cincuenta hombres pertenecientes a una compañía carlista de infantería. Por fortuna, la mayor parte dormía al quite y sin armas a la mano, unas piezas que apartamos hacia la lancha. Pero quería más por mi parte, al

observar algunos hombres con levita civil.

—¿Y los civiles? ¿Quiénes son?

—Algunos paisanos que deseaban pasar a España, sin compromiso alguno con la causa legitimista —había titubeado en exceso para dar una respuesta, que estimaba de falsedad absoluta.

—Bueno, ya descubriremos en su momento quienes son esos golillas. ¿En qué puerto francés habéis sido despachado?

De nuevo dudó Beto, antes de contestar, como si no debiera ofrecer aquella información. No obstante, pareció rendirse a la necesidad.

—Port Vendres.

—¿Qué carga almacenan a bordo?

—Tabaco, uniformes y unos cincuenta fusiles.

—¿Tabaco? Más parecéis un falucho contrabandista —me dolió lanzar aquellas palabras, de las que pronto me arrepentí. Sin embargo, debía mantener el papel de dominio por encima de cualquier otra consideración.

—La tropa exige tabaco, un producto que se ha hecho tan necesario como la harina —Beto hablaba con una tristeza tan abierta, que de nuevo sentí dolor. Pero no quedaba más cuarta que la expuesta.

—Arrumbarán de inmediato hacia el sudeste, donde debe encontrarse nuestro buque, al que todos pasarán. Tomo el mando de esta presa personalmente.

Comprobé en escaso tiempo que apenas nos separaban unas cien yardas de las piedras, aunque la sonda en aquella zona fuera muy generosa. Me había decidido por tomar el mando en persona, al comprobar que la manta de niebla se mantenía por zonas y en cualquier momento podíamos toparnos con una nueva cortina, condición habitual en el Mediterráneo por aquella época del año. De esta forma, una vez desarmados todos los hombres y mantenidos una docena de los míos a bordo, ordené que el resto regresaran a la lancha para marinarla en conveniencia. Y me encontraba en el tambucho, que establecía como situación de mando, cuando un mariscal de campo rubianco y poderoso de carnes se acercó hasta mí. Comenzó su perorata en tono de mando y rastros de superioridad, como si hablara a uno de sus subordinados.

—Soy el mariscal de campo Julián Mendigorría. Como debe saber, han de ofrecernos el tratamiento y consideración que...

—¡Calle la boca hasta que sea requerido a declarar! No sois más que un rebelde, que ha alzado las armas contra el Gobierno legal de su patria y contra su Reina —le hablaba en tono alto y con escasa cortesía—. Nada más quiero escuchar de vos. Y seréis tratado a bordo del vapor *Blasco de Garay* como así lo entienda mi comandante, el capitán de navío Díaz Herrera. Ahora deberá agruparse a popa con sus compañeros sin elevar una sola queja. ¿Me ha entendido con claridad?

Para que comprendiera que no gastaba una palabra en flechas de vapor, lo apuntaba con el pistolón al pecho. Me dirigió una mirada con deseo de muerte inmediata, pero acabó por achicar el gesto y retirarse con el grupo de oficiales en

popa. Por fin, pude quedar con Beto en lo que entendía como necesaria soledad, momento en el que le pregunté en tono más distendido.

—¿No se encuentra Su Alteza, el conde de Montemolín, a bordo?

—¿Nuestro señor don Carlos a bordo? —su extrañeza parecía sincera—. En absoluto. ¿Cómo se te ha podido ocurrir que...?

—¿Y el general Cabrera?

—Tampoco.

—Pues parece que don Carlos deseaba pasar a tierras españolas a bordo de un falucho.

—Nuestro Señor don Carlos pasará a España en cuanto lo considere necesario. Pero no creo que emplee el medio marítimo.

Beto me miraba como si entendiera segura mi entrada en demencia absoluta. No obstante, todavía se le observaba el temblor en las manos. Aproveché que nadie podía escucharnos.

—Estás loco, Beto. Bueno, sin olvidar la traición. ¿Sabes a lo que te arriesgas?

—Desde luego. Todos nos arriesgamos a recibir la muerte antes o después.

—Pero no con deshonor. Y más en tu caso, después de haber ejercido en Londres como un vil espía. Juro por Dios que nunca lo habría creído posible en algún miembro de mi familia. Traidor e informador a sueldo.

—Francisco, no te consiento que...

—Me consentirás todo lo que estime oportuno decir, Beto. Y como en caso de que acabes por ser apresado en el *Blasco de Garay*, serías ajusticiado en pocos días, debes escapar cuanto antes.

Había tomado una importantísima decisión sobre la marcha, sin haberla meditado un par de segundos. Pero no podía consentir que Beto fuera pasado por las armas, aunque así me obligara el cumplimiento del deber.

—¿Qué dices? ¿Escapar? ¿Cómo?

—Creo que hablo con suficiente claridad. Mira, a proa nos llega una nueva manta de niebla —le señalaba con la mano—. Siempre has sido buen nadador. En cuanto se cierre la visibilidad, deberás arrojarte por la borda sin perder un segundo y bracear unas cien yardas solamente. Las piedras no son peligrosas porque apenas se levanta una pequeña marejadilla. Una vez en tierra, deberás apañártelas como puedas. Abandona la casaca y remanga la camisola como si fueras un trabajador del campo. Es poca la distancia hasta la frontera, aunque creo que se encuentra infectada de fuerzas. También podrías llegar a Llansá, localidad muy cercana, y tomar algún pesquero al quite. ¿Llevas dinero encima?

—Tres o cuatro monedas de oro.

—Más que suficiente. Algún pescador te transportará a puerto francés por una moneda de oro. Ahora nos dirigiremos a proa y quedaremos en la amura contra la borda, mientras te hablo con fingida autoridad. En unos cinco minutos, estaremos bajo la niebla espesa de nuevo.

Miré a mi primo a escasa distancia y sentí una pena difícil de explicar. Sin saber por qué, lancé una pregunta que se podía considerar absurda.

—No puedo permitir que te fusilen. Y lo hago especialmente por tus padres. ¿Tienes hijos?

—Una hija preciosa.

—Pues salta al agua sin dudarle, si no quieres que quede huérfana a tan temprana edad.

Beto se quedó mirándome con una extraña expresión en el rostro, una mezcla de asombro y agradecimiento. Dirigió la mirada hacia tierra, tras comprobar que, en efecto, la niebla se acercaba al falucho.

Todo se produjo con extraordinaria rapidez. En pocos minutos, nos encontramos de nuevo con las madejas de algodón entre los ojos, incapaces de comprobar la presencia de un gigante a nuestro lado. Escuché las palabras finales de Beto: *Gracias, Francisco. Nunca olvidaré lo que haces por mí.* Y a continuación, el ruido característico del chapoteo producido por un cuerpo al caer al agua. Esperé un par de minutos más, para retranquearme hasta popa y encarar al contraмаestre, tras preguntar a varias sombras en repetición.

—¿Don Nicolás?

—Mande, señor segundo.

—Uno o dos hombres se han lanzado al agua en proa. Creo que uno de ellos era el oficial de la Armada rebelde, que se encontraba al mando del falucho.

—¿Quiere que hagamos algo...?

—Los dos o tres oficiales que se hayan lanzado al agua, en escaso tiempo alcanzarán la costa y se perderán tierra adentro. Nada podemos hacer con la jodida niebla a nuestro alrededor. Sólo complicaríamos más esta penosa situación, que se nos puede voltear contra la cara en pocos segundos. Vigilemos bien a los que restan a bordo, sin rebajar una sola pulgada la presión. Continúen gritando que dispararán a la primera sombra que se perciba en movimiento.

—Ya lo hacemos, señor. Aunque no seamos capaces de distinguir una rasa a una cuarta de distancia, estoy seguro de que los apresados no moverán un solo cabello. Y con un poco de suerte, esta zona de niebla pasará en pocos minutos.

—Eso creo.

Continuamos bajo la niebla durante media hora más. Y juro por las Santas Ánimas, que bendecía aquella condición por primera vez en mi existencia, aunque nos complicara la vida a bordo del falucho. Era consciente de que había cometido una grave irregularidad, que debería ser castigada. Pero nadie tendría conocimiento de aquello, aunque el contraмаestre hubiera dudado de mis palabras. Y prometo por los santos óleos, que no me arrepentí jamás una onza de lo que hice. No podía permitir que el único hijo de mis queridos tíos Rosalía y Beto, que tanto habían sufrido en su vida, acabara sus días en el paredón por efecto de una acción comandada por mi persona. Intenté respirar a fondo un aire que me faltaba en los pulmones, mientras

deseaba suerte a mi primo en su escapada.

* * *

Una vez despejada la niebla y de nuevo con visibilidad casi infinita, ordené al patrón del falucho que arrumbara hacia el sudeste, donde debía aparecer la silueta de nuestro buque. No obstante, necesitamos poco más de dos horas de lenta boga para que la silueta del *Blasco* se dejara ver hacia el sur-sudeste, bastante más caído en demora de lo que había supuesto en un principio. También nos divisaron a bordo y arrumbaron con rapidez hacia nosotros con las máquinas a máxima potencia. Mientras el buque cerraba distancias, pensé que mi comandante y los dos invitados especiales entrarían en nervios de tensión al observar la silueta del falucho apresado. Estimarían como segura la presencia del conde de Montemolín y se prepararían para recibirlo a bordo.

Cuando el sol cruzaba la meridiana, todos los generales y oficiales apresados habían sido transbordados al *Blasco*. Dejamos a los soldados en el pesquero, para no complicar la situación a bordo de nuestro buque. Se ofreció un cable a la proa del falucho, que comenzó a ser remolcado. Como dice el refrán inglés, una presa siempre es una presa y acarrea beneficios, además del honor guerrero, aunque se trate de una balandra de puerto. No obstante, para marinar la embarcación se había nombrado al alférez de navío Lafuente. Se le embarcaron una docena de hombres armados hasta los dientes, para que lo manejaran con comodidad.

Entendí que tanto el comandante como los dos políticos invitados se sentían un tanto decepcionados, al comprobar que el aspirante legitimista al trono no se encontraba a bordo de la presa. Incluso intentaron llevar a cabo una nueva revisión del falucho, por si aparecía algún pañol no examinado, una verdadera estupidez que tanto el comandante como yo negamos. Se dedicaron a interrogar a los apresados, así como a redactar una lista de todos ellos, diligencia a la que se aplicaron con inesperada energía. Una vez a solas y con la necesaria reserva, el comandante me preguntó por el escape de algunos oficiales.

—¿Un oficial de la Armada a bordo del falucho? La verdad, segundo, que últimamente se le aparecen demasiados carlistas aparejados con el botón de ancla — el comandante sonreía de buen humor—. No sería otra vez su primo Pignatti.

Deje pasar algunos segundos, antes de contestar. Y como bien sabe Dios que la mentira me fue condición casi imposible a lo largo de toda la vida, debí reconocerlo. No podía mentir a mi comandante.

—Así es, señor. La verdad es que no escapó más oficial que el capitán de fragata Pignatti. Estaba a mi lado cuando se lanzó al agua.

—¿Lo dejó...? —su pregunta quebró a medio camino, consciente de la realidad.

—Sí, señor, lo dejé escapar. Podría haber empleado el arma cuando saltó al agua, y no lo hice. No puedo disparar a mi propia sangre. Ya sé que deberé ser reprendido o

incluso sometido a un consejo...

—Mire, segundo —el comandante me tomaba del brazo con entera confianza—, deje las mandangas chinas a la banda contraria. Cualquier oficial de la Armada habría obrado de la misma forma. No pienso tomar ninguna medida que le suponga un mínimo demérito en su expediente personal. Además, si lo ha hecho, será porque lo encontraba justo y nada más hay que hablar. En el informe que hemos de elevar al jefe de la división y a la Capitanía General, exponga solamente que un par de oficiales se arrojaron al agua, mientras el buque se encontraba en medio de una niebla impenetrable. Se desconoce su identidad. Y sin más comentarios.

—Se lo agradezco mucho, señor. Puedo asegurarle que me ha concedido...

—Bueno, ha hecho un buen trabajo, segundo. Además, le agradezco su permanente sinceridad y lealtad conmigo, una prebenda que tanto escasea por el mundo en estos días. Y una vez olvidada esa anécdota, que así la considero y jamás ha existido, aproemos hacia Castellón. Allí entregaremos todos los prisioneros. Por cierto que, según nuestro parlanchín invitado, el diputado navarro, ha sido buena la pesca de los políticos.

—¿Personas importantes?

—Tres carlistas de larga andadura y puesto elevado junto a don Carlos. De forma especial, ese llamado Jaime Istúriz, que tanto se ha movido en los círculos legitimistas madrileños. Pero no piense mal, que no le une parentesco alguno con el ministro moderado. En cuanto a los generales, ninguna voz de altura, aunque ese mariscal de campo la eleve como un gallito de taberna.

—Ya debí cortar sus palabras cuando me requirió a bordo del falucho. Cree que todavía se encuentra entre sus tropas.

—Hizo bien porque he refrendado su acción. Supongo que serán fusilados en pocos días. Y le advierto, segundo, que lo considero una medida ajustada y necesaria a lo que entendemos como traición.

Aunque era consciente de que mi comandante no amparaba segundas intenciones en sus palabras, pensé en Beto y las posibilidades que le había concedido. Pero intenté olvidar lo acaecido y no macerar una pulgada más la carne entrada en dolor. De esta forma y sin nada más que comentar, aumentamos la potencia de máquinas en demanda del puerto de Castellón. Y bien que agradecía a mi comandante la postura tomada, que mucho decía de su compromiso personal hacia mis actos y bondad natural, unas cualidades que jamás podría olvidar.

Largamos las anclas frente al puerto de Castellón en aquella misma tarde. Y como si las nuevas se propalaran por medio del viento, poco después nos enviaban un lanchón para desembarcar a todo el personal apresado. Así que, en escaso tiempo, quedamos libres de compromisos al completo, porque incluso hicimos entrega del falucho a la Junta de Presas acabada de constituir. Y para sorpresa general, comprobamos que las cajas de fusiles nuevos almacenados en la bodega pertenecían a una casa danesa, lo que diversificaba más todavía el origen del armamento adquirido

por los carlistas para sus fuerzas, condición que no suele agradar a los responsables de la intendencia, más inclinados a una normalización general en las armas y pertrechos. En cuanto al tabaco, clasificado en la clase de Virginia en rama, dejamos una buena parte para nuestra dotación, que lo encontró de extraordinario gusto.

Aquella misma noche, mientras paseaba por la cubierta y el sol cerraba luces a la espalda de la ciudad, volví a pensar en mi primo Beto y sus circunstancias personales. No podía alejar de la mente lo que habría podido sucederle, si no hubiera intervenido con aquella rapidez. Incluso podía establecer como posible un apresamiento posterior por las fuerzas leales, y que hubiese sido fusilado bajo cualquier acusación, que no eran pocas las habidas contra su persona. Estampas de la niñez acudieron en bandada a mi cerebro, estampas añejas de juegos infantiles que jamás volverían. Un ejemplo más de los giros que nos ofrece la vida, hasta alcanzar esferas que ni siquiera podíamos soñar años atrás.



Gallardete al viento

Si el ánimo se movía ligeramente en rastros bajeros por aquellos días de sesteo mariner, fondeados de firme en el puerto de Castellón, pronto recibí la nueva que esperaba con tanta ansiedad y que niveló la vasija en beneficio. ¡Cómo revienta la piñata del alma en luces con una noticia anhelada y esperada durante alargados meses, aunque tan fastuoso repique de campanas interiores perdure en el tiempo mucho menos de lo que cabía esperar! Por Real Orden de fecha 14 de abril del año del Señor de 1847, se me nombraba comandante del buque de primera clase *Blasco de Garay*. Y aunque lo estimen entre sonrisas cual pura exageración marinera, juro que disfrutaba de una especial sensación, como si se me hubiera nombrado dueño y señor de medio mundo. Porque el barco cuyas tablas pisaba conformaba medio mundo para mí, y pasaba a ser el dios particular e indiscutible en dicho escenario.

Pocos segundos después de recibir el nombramiento, decidía que el teniente de navío Agustín Malpaso ocupara el puesto a bordo como mi segundo comandante. Y bien que lo merecía aquel extraordinario oficial, en el que pude delegar las obligaciones del mando, cuando así lo necesité, con absoluta confianza. Al mismo tiempo, el capitán de navío Díaz Herrera aparecía en la Gaceta destinado como segundo jefe del Apostadero de La Habana. Y como aquel buen hombre parecía tomar la noticia con cierta alegría y palmas arrastradas a la vista, comprendí que se trataba de torta dispuesta en el horno con suficiente anterioridad. De esta forma, nos felicitamos mutuamente y procedimos al acto de relevo, presidido en la ocasión por el jefe de nuestra división, capitán de navío de la Cruz, que dos días antes había aparecido en el puerto castellanense a bordo de la fragata *Cortés*, acompañado por el resto de la fuerza bajo sus órdenes.

Tras la emotiva ceremonia, en la que se promete fidelidad a las armas de España y se ofrecían clamorosos vivas a la Reina por toda la dotación formada en cubierta, recibí la merecida enhorabuena, al tiempo que mudaba cuerpo y enseres a la cámara de popa. Y bien que agradece el alma contemplar la mar a través de la balconada sin limitaciones, consciente de que solamente Dios Nuestro Señor podía acallar mis palabras y órdenes a bordo. En debida cortesía, en compañía del comandante saliente acudimos a tierra para informar a las autoridades civiles y militares del cambio en el mando del buque. Volví a encontrar al coronel Espuerta, que mucho se movía entre bambalinas cortesananas. Me ofreció un inesperado abrazo por la toma del mando, como si se tratara de un viejo amigo o compañero.

Con buen criterio, se había cambiado el centro de operaciones para la división naval desde el puerto de Valencia al de Castellón, decisión en la que mucho había

colaborado nuestro jefe. Y todavía pensaba para mis adentros, que bien se podía haber continuado en la empresa un poco más hacia el norte y señalar como eje central de los esfuerzos al de Barcelona, a escasas millas de la costa que debíamos vigilar a paso corto. De todas formas, se trataba de un significativo avance que nos beneficiaba a todos y suponía un importante ahorro en carbón y millas a recorrer.

Como había padecido en anteriores ocasiones, comenzamos un periodo de tiempo que, por mi parte, estimaba como absurda pérdida de esfuerzos. Una vez más debía enfocar esos periodos de lento enjuague en las mayorías generales, que se traducían en falta de operatividad, normalmente achacada a quienes ningún pecado habían cometido. Porque hasta dos semanas después de mi toma de mando, no se nos ordenó salir a la mar con dirección a las costas gerundenses y patrullar desde las aguas francesas hacia el sur, hasta la latitud correspondiente a las islas Medas. En esta ocasión, nos acompañaba como pareja consorte el bergantín *Volador*. Al mismo tiempo, se formaba una nueva sección compuesta por los vapores *Castilla* y *Vulcano*, que deberían completar la vigilancia al sur de nuestra zona, hasta alcanzar la altura del puerto de Blanes, estimada como límite de las áreas de búsqueda. Y había quien criticaba con dureza esta decisión, al dejar de lado la patrulla directa de la zona sur catalana. Y bien que me contaba entre los que así se declaraban. Porque ya se había comprobado en la contienda anterior, el tráfico de armamento procedente de las costas orientales de la Provenza o de Génova hacia puertos catalanes o valencianos en rumbo directo y sin auxilio de costaneo. Es posible que la escasez en número de unidades obligara a tal medida, aunque no comulgara con dichas especulaciones.

Aunque así lo comentaran algunos compañeros, no me incomodó en una sola mota el acompañamiento del *Volador* para las acciones de caza. Debo aquí señalar que muchos comandantes, entrados en lo que estimaba como un craso error, entendían que la compañía de un buque de vela ralentizaba o entorpecía la misión señalada para la unidad propulsada a vapor. Olvidaban, desde luego, las ventajas y garantías que las velas ofrecen. Además, el *Volador* se mostraba sobre las aguas como un buque muy velero y con escasas o nulas limitaciones. Y como había trabajado con anterioridad con su comandante, el teniente de navío Benjamín Pastor, un oficial de planta entera, todo se corrió a la buena y sin costras. De esa forma, también ejercía el mando en el conjunto de los dos buques y no aparecía pensamiento a la contra en la mar. Por las razones expuestas, sentí un agradable rumor por las tripas cuando levé las anclas y comencé la comisión de guerra impuesta, sabiéndome dominador de la escena y de los destinos de tantos hombres.

En aquella primera fase de la nueva vigilancia, que se preveía de cuatro semanas completas, apenas distinguimos en la mar algún avistamiento que nos produjera un mínimo interés. Porque tan sólo detectamos la presencia de unos pocos pesqueros o mercantes propios, en perfectas condiciones de despacho y flete. Y bien que revisamos de forma muy especial la carga de un mercante francés, que navegaba despachado desde el puerto de Marsella, marcando la borda el límite de su línea de

flotación. Pero todo lo mostraba en regla, con destino adecuado a una plaza de Argel, y sin que aparecieran productos habituales en el contrabando de guerra.

Como triste y deslucido resumen, aquella vigilancia inicial se tradujo en demasiadas singladuras con anteojo en uso continuo, así como un disfrute sereno de las primeras millas como comandante de un vapor en la mar. Sin embargo, no todo se desarrolló con sesteo a la galana. Porque durante cuatro o cinco días la mar nos empitonó a la brava y con escasa misericordia, aunque, en verdad, no llegara a sobrepasar los lindes. Y en este caso, no se trataba de una clásica tramontana del Golfo, sino de un levante cerrado y cascarrón que nos hizo mover los cuerpos hasta reventar higadillos. Para colmo de molestias, la mar nos tomaba de través si ejercíamos las derrotas de vigilancia habituales, centradas en los rumbos norte-sur, con lo que debíamos llevar a cabo continuos bordos de confianza. Pero entrado en la cara de favor, mucho me admiró comprobar lo bien que tomaba la mar el bergantín *Volador*, que se dejaba correr en diana como pájaro en vela, un maravilloso espectáculo marineramente que solamente con la propulsión a vela se hacía posible.

Siguiendo las directrices de nuestro jefe de división, al finalizar la cuarta semana de vigilancia y última corrida hacia el sur, recalamos en el puerto de Barcelona, con la intención de rellenar víveres, carbón y aguada. De esa forma, tras un ligero descanso ofrecido a la dotación, podíamos quedar listos para desempeñar una nueva comisión. Sin embargo, dos rémoras se aparecieron de entrada a la cara. En primer lugar, la escasa calidad del carbón estibado en el muelle barcelonés de levante, con estrías amarillas y desgaste de formas, una visión general de la que el maquinista despotricaba con toda la razón. Y bien sabíamos lo que un elemento de combustión en mal estado puede llegar a producir en los quemadores de a bordo. Por desgracia, aunque eleváramos la oficial protesta en papel y verbo, nada pudimos remediar. Tan sólo tomamos la decisión de intentar emplear mezcla de piedras en todo momento, y que no aparecieran demasiadas cargas de uso basto en las parrillas.

En segundo lugar, tal y como nos temíamos, también recibimos la oportuna visita de algunos jefes del Ejército destinados en la Capitanía General de Cataluña, acompañados por los impenitentes espías. Como estrategas de altos vuelos y geógrafos entendidos, a la vista de la carta náutica trazaban círculos y derrotas de posibles tráficos que, en mi opinión, solamente en sus desgastadas cabezas existían. Me repetía una y otra vez lo fácil que se aparece planificar acciones navales al calor de la mesa en tierra, teóricos planes que más tarde saltan por los aires con la primera marejada gruesa. Pero de alguna forma debían ganar el sustento aquellos iluminados, que en tan escasas ocasiones golpeaban el centro de la diana.

Por fin, se nos ordenó comenzar una nueva misión de vigilancia por la costa septentrional catalana el día décimo del mes de diciembre de aquel año de 1847, que agonizaba entre nuestros brazos. Siguiendo las prescripciones expuestas con claridad en la comisión de guerra trazada por la mayoría general de la división, abandonamos el puerto de Barcelona para llevar a cabo una nueva derrota de interceptación de

posibles buques contrabandistas, en esta ocasión con una duración estimada de seis semanas. Y como ya se aparecía como pareja consumada, de nuevo acompañados por el bergantín *Volador*, a quien ya considerábamos por aquellos días como el hermano menor de la camada. Pero antes de pasar a narrarles la interesante y extraña situación que vivimos en aquella correría de sur a norte, debo exponerles la gran diferencia que se había producido en los últimos años en cuanto a la artillería naval, el arma que, después de todo, definía las acciones bélicas en la mar. Y debo exponerlo por lo mucho que afectó a nuestras acciones en aquella misión.

Cuando les hablo sobre el armamento propio de los buques de aquellos años, habrán leído que he especificado de forma repetida dos diferentes tipos de cañones. Me refiero a los tradicionales o de bala rasa, mientras que denominábamos como cañones bomberos a los que empleaban el método Paixhans, de empleo en las Marinas del mundo avanzado en los últimos diez o doce años. El cañón de bala rasa había supuesto la artillería habitual de los buques a lo largo de los últimos siglos. El fin primordial consistía en enviar a la mayor distancia posible, siempre con la debida exactitud en su puntería, una bala maciza de hierro, cuyo dañino efecto solamente se basada en los desperfectos que podía realizar al impactar en cascos, cubiertas, arboladuras y aparejos del buque enemigo, así como producir daños por el vuelo de sus elementos en cortadillos de metralla o al producir los peligrosos astillazos que tanta sangre derramaron en las cubiertas. El cañón bombero, sin embargo, disparaba proyectiles o balas explosivas. La diferencia se mostraba inapelable porque, al alcanzar al objetivo y encastrarse la bala en la madera, reventaban segundos después en terrible explosión, siendo capaces de hundir el buque con extraordinaria rapidez, así como producir incendios devastadores.

Estimarán con razón sobrada, que ya se habían utilizado tales sistemas en la guerra con anterioridad, como en el caso de las bombardas. Pero deben tener en cuenta que se trataba de cañones empleados con puntería elevada o celestial, como un mortero, normalmente en escenarios bélicos terrestres, sin llevar a cabo la trayectoria plana que en la guerra naval se necesita. También se podían contar en este apartado los obuses proyectados por nuestro gran artillero Rovira, que por desgracia no llegaron a cuajar con el debido éxito. Si en aquellas bombardas o morteros se encendía la mecha de la bomba que debía reventar en campo enemigo, aunque a veces lo hiciera en el aire o en campo propio, ahora era el mismo disparo el que prendía la mecha, con retardo suficiente para que la bala explosionara en el buque enemigo. Pero lanzados con una trayectoria igual a la de los cañones habituales. Además, el modelo de bala, esférico en un principio, se fue perfeccionando hasta alcanzar formas semiesféricas o cilíndricas, con lo que se facilitaba el empleo de esas mechas retardadas o espoletas, al tiempo que se mejoraba el vuelo del proyectil y su estabilidad, según los ingenieros.

El empleo de los cañones bomberos, también llamados durante algunos años como cañones Paixhans, se debía al proyecto realizado por el general francés Henry

Joseph Paixhans. Este personaje abogaba desde los primeros años veinte del presente siglo por el empleo de cañones que emplearan trayectoria plana y, al mismo tiempo, proyectiles explosivos. Sus teorías se vieron corroboradas con el éxito en la demostración que se llevó a cabo en 1824, al efectuarse los disparos de prueba contra el navío de dos puentes *Pacificateur*, buque que quedó incendiado y destruido en escaso tiempo. Aunque los franceses habían ordenado la construcción de estos cañones en la década de los 20, los primeros Paixhans para la Marina Nacional francesa fabricados en serie y aprobados oficialmente lo fueron en 1841. Pero es necesario tener en cuenta que aquellas primeras piezas pesaban más de diez mil libras^[19] y alcanzaban una distancia de tiro efectiva de dos millas aproximadamente.

Como era de esperar y con extraordinaria rapidez, en aquella década de los 40 que vivíamos se adoptó el uso del nuevo cañón naval por Francia, Gran Bretaña, Estados Unidos, Rusia y todas las Marinas de cierto nivel. En Francia se generalizó en principio el *canon-obusier* de 80 libras, mientras que en los nuevos estados americanos se empleaban los cañones Paixhans de ocho y diez pulgadas, antes de que se adoptara de forma definitiva y oficial el cañón Dahlgren, desarrollado por el comandante John A. Dahlgren, que se llegó a considerar como el más avanzado de su época. Los británicos, por su parte, normalizaron tres calibres de cañones bomberos, siendo el más utilizado el cañón bombero Hartsley de a 68, con posibilidad de disparar proyectiles o saquillos de metralla de dicho calibre, así como balas huecas y macizas. Y era este calibre el que había sido seleccionado para armar a los buques de la clase *Blasco de Garay*.

Una vez aclarado con cierta sencillez el empleo de las nuevas técnicas artilleras, regreso al momento en el que dimos comienzo a la nueva tarea de vigilancia. Y puedo declarar con entera sinceridad, que no la atacábamos con excesiva confianza ni la habitual emoción guerrera, tras el fracaso absoluto del anterior intento. En todos nosotros anidaba el sentimiento, de que aquella nueva intentona carlista no acababa de adquirir el volumen necesario para presentar un peligro real a la nación, ni los ejércitos enemigos se decidían a atravesar la frontera o se posicionaban en las tierras de España con necesidad de recibir armamentos. Si a dicha situación le añadimos que, en aquellas fechas, atravesábamos las jornadas principales de las Navidades del año 1847, entrañables días que pasaríamos en la mar al completo, pueden imaginar los pensamientos en rondo por nuestras cabezas. Porque si hay una época del año en la que se añora a los seres queridos con mayor fuerza, es alrededor de la Natividad del Señor y la entrada en un nuevo año, un 1848 en el que cifrábamos todas nuestras esperanzas.

Posiblemente debido a mi particular estado de ánimo y en contra de las decisiones tomadas al calor de la cámara, en la primera trepada hacia el norte decidí separar nuestra derrota a suficiente distancia de la costa. No comulgaba con la teoría expuesta de que los buques con contrabando de guerra enemigo se aplicarían a un costaneo severo. Porque en caso de ser localizados e intentar una estrepada de emergencia, tal

situación les limitaría el empleo de rumbos alternativos. De esta forma, una vez a la altura del puerto pesquero de Malgrat, ordené al bergantín *Volador* que efectuara descubierta por el nordeste a unas quince millas de nosotros, distancia variable en acuerdo con la visibilidad reinante y la necesidad de que pudiéramos comunicarnos por señales de banderas. Para ello, la mayoría general de la división había confeccionado un adecuado y manejable código de señales, que en poco se parecía a los clásicos códigos de escuadra del pasado siglo, que llegaban a conformar una Biblia de generoso lomo.

Los diez primeros días de la nueva misión de vigilancia se tradujeron en un deslucido ejercicio de navegación, bajo un viento fresco del sudoeste y una mar alzada en rizos de norma. Solamente avistamos un pequeño pailebote con bandera francesa, que mostraba las tracas al aire con sus pronunciados balances, clara señal de que se movía en lastre y sin carga útil. No obstante, procedimos a la debida inspección, sin que apareciera nada objetable a su bordo. De esta forma entramos en el nuevo año, que los agoreros sentenciaban como de mucha agitación política interior, con los liberales exaltados en trifulca diaria y harto peligrosa. En ese momento, situados a la altura del cabo Creus y a unas cien millas de distancia, decidí enmendar el rumbo a babor en unas siete cuartas, hasta quedar aproados al noroeste.

Nos movíamos con el nuevo rumbo y el *Volador* mantenido con benditas proas de empopada, cuando nuestra pareja largó una señal por banderas. El alférez de navío Lafuente, encargado de mantener el código a la mano, me la tradujo con rapidez.

—El bergantín *Volador* ha avistado un buque de vapor por su proa a unas seis millas de distancia, señor comandante. Parece ser un pailebote con dos chimeneas, elevado porte y borda a besar las aguas. De momento, no se le aprecia pabellón.

—¡Sala de máquinas! —sin dudarle un segundo y como urgido por empresa celestial, había tomado la vocinera interior para ordenar al maquinista. Por fortuna, me contestó directamente don Artemio.

—Mande, señor comandante.

—Don Artemio, necesitamos máxima potencia de máquinas para cerrar distancias con un buque sospechoso.

—Quedo enterado, señor. Pero no olvide que, con un cincuenta por ciento del carbón malparido en fogones, habrá que restar alguna milla avante.

—¡Maldita sea la bicha que parió ese carbón y al mamalón que lo compró para su empleo en los buques de la Armada! —me salieron del alma aquellas palabras, que tanta verdad encerraban.

—Concuerdo con vuestras palabras al ciento y más, señor.

Mientras los penachos de humo negro se hacían dueños de la escena y el *Blasco* partía las olas con alegría en la dirección señalada, pasábamos la orden al *Volador* para que cerrara distancias todo lo posible con el vapor sospechoso. Y si alcanzaba distancia de tiro, debía coaccionarlo con fuegos para que parara sus máquinas. Sin dudarle un segundo, el bergantín largaba a los vientos todo su aparejo, para entrar a

un largo que le hacía encabritar las olas.

Una hora después de comenzadas las operaciones de caza, conseguimos avistar al buque sospechoso. En efecto, se trataba de un vapor aparejado de bergantín, con dos chimeneas y generosa eslora, así como un porte muy parejo al nuestro. Navegaba con rumbo sudoeste y lo que estimé como velocidad de crucero. Y debió ser en ese momento cuando descubrió nuestra presencia, porque efectuó un fuerte cambio de rumbo hacia el sudeste. De esta forma, limitaba al ciento las acciones del *Volador*. Entendí que no le preocupaba la presencia del velero, a quien podía evadir con rumbos aproados al viento, pero le preocupaba mucho más la de un vapor armado como el *Blasco*. No obstante, a la vista de su reacción quedaba claro que no deseaba ser investigado y que sus fines se aparecían como poco declarables.

La situación táctica quedaba decidida con meridiana claridad un par de horas después. El buque sospechoso, con muchas posibilidades de albergar contrabando de guerra a su bordo, se mantenía navegando con proas contra el viento. Mientras tanto, el *Volador* navegaba a la máxima bolina que le permitía su aparejo y nosotros cerrábamos distancias, hasta quedar a un rumbo paralelo al del vapor, por su aleta y a unas cuatro millas. Por fortuna, el buque desconocido mostraba la borda muy baja, situación que evidenciaba una carga a besar lindes, lo que reducía su andar en las millas suficientes para que nos posicionáramos poco a poco en situación favorable. Con el transcurrir del tiempo, el *Volador* quedaba fuera del juego de caza, mientras el *Blasco* apretaba la rueda en esperanzadora maniobra de alcanzar la posición definitiva.

Cuando conseguimos encontrarnos a unas tres millas de distancia de nuestro objetivo, situados por su aleta de estribor, largamos las primeras señales por banderas, de acuerdo al código internacional establecido pocos años atrás en la Convención del Mar celebrada en Londres. Se le ordenaba parar máquinas y quedar listo para ser inspeccionado. Sin embargo, en lugar de obedecer de inmediato como era su obligación, el humo que escapaba por las dos chimeneas parecía aumentar en su densa negritud. Por nuestra parte, intentaba que en la sala de máquinas se rindieran efectos hasta cubrir la verbena. Por fortuna y aunque se tratara de un trabajo de moler los lomos de los fogoneros, don Artemio intentaba emplear la mayor cantidad de carbón en buen estado, apartando el fileteado a las bandas. Tal y como le exigía, necesitábamos del mayor esfuerzo y velocidad durante unas seis horas.

Por fin, el vapor sospechoso largaba el pabellón británico a popa, lo que nos reafirmaba en la suposición de que se trataba a cien por cien de un bastardo contrabandista. Además, la bandera enjaretada al palo de popa no se mostraba acorde con el nombre que aparecía en su coronamiento, y que por fin descubrimos con el anteojo, donde podía leerse *Marguerite*. Fue el momento en el que ordené a Lafuente que envergara una nueva señal al palo del mayor, en la que se conminaba al vapor por última vez para que siguiera nuestras órdenes y detuviera sus máquinas. Y que tuviera presente que, en caso de nueva desobediencia, se abriría fuego contra él.

Esperé un cuarto de hora más, antes de anunciar por cornetín y a tambor de dobla que la dotación ocupara los puestos de zafarrancho y prevención para el combate. Y cuando recibía la pertinente novedad de mi segundo comandante, le ordenaba que se hiciera cargo personalmente de la artillería. Malpaso había sido el jefe de la batería antes de asumir la segunda comandancia, y deseaba a alguien de mi plena confianza en dicho puesto. De inmediato debería disparar con un cañón de a 32 una bala rasa dirigida por fuera de su costado de estribor y a escasa distancia. También le expuse la secuencia establecida para los disparos, si se mantenía la desobediencia por parte del jodido francés, como ya había bautizado al vapor en mi interior.

Mientras acariciaba el desenvainado sable con la mano derecha, pude escuchar el característico estruendo del cañón, ese bramido más propio del infierno, mientras un olor a pólvora quemada nos acariciaba las fosas nasales. Pocos segundos después, observábamos con claridad el pique de la bala, que se elevaba como poderosa fuente de agua a unas cincuenta yardas de su costado. Habíamos efectuado un primer aviso, lo que debía mostrar nuestra inevitable determinación en el empeño. Y aunque esperaba que el efecto del pique artillero hiciera efecto inmediato en la moral del capitán, no pareció haberle afectado una ligera mota al muy bujarrón. Porque el vapor *Marguerite* mantenía, imperturbable, la máxima velocidad que le permitían sus máquinas. El *Volador* quedaba ya a más de cinco millas a popa, cuando abrimos fuego por segunda vez, en esta ocasión a escasa distancia de su popa, donde se producía un nuevo pique y alzamiento de aguas.

Comenzaba a romper las tripas propias, cuando tomé la decisión que estimaba definitiva. Hice subir a Malpaso al castillete, para indicarle que hiciera fuego con uno de los dos cañones bomberos de a 68.

—No va a ser fácil, señor.

—Ya lo sé, segundo. Pero intente acortar el efecto retardador al máximo, de forma que se produzca la explosión antes de entrar la granada en contacto con el agua.

—Lo comprendo bien, señor, y así lo intentaremos, aunque jamás lo hayamos ejercitado.

Malpaso salió a la carrera hacia proa. Y siguiendo mis órdenes con su habitual exactitud, pocos minutos después se disparaba el primer proyectil explosivo, lo que producía un enfurecido trueno en cubierta. Debo reconocer que aquella situación suponía una nueva experiencia profesional para mí. Porque jamás había disparado un cañón bombero contra un objetivo a batir. Quedé varios segundos con la mente en suspenso, en anhelante espera de observar la explosión de la granada a flor de agua. Sin embargo, comprobamos a la vista el pique habitual de cualquier bala rasa, sin que llegara a producirse la esperada deflagración. Consideré sin dudar, que el proyectil había entrado en contacto con la superficie de las aguas antes de consumir el retardo de mecha, aunque la distancia de fuego se acercara a las dos millas y pareciera la perfecta para conseguir el efecto deseado.

Sin necesidad de nueva orden, Malpaso hacía cargar el segundo cañón bombero, retranqueado a popa, ahora con un retardo de fuego ligeramente menor. Y se disparaba a la señal de mi brazo convenida de antemano. De nuevo se produjo la nerviosa espera, tras la que sufrimos una nueva decepción, al no Comprobarse explosión alguna en la superficie y solamente el pique del agua como una bala rasa normal. No obstante, debemos tener en cuenta que el hecho de disparar sobre el agua no entraba en el habitual funcionamiento de los cañones bomberos. La exactitud del retardo debía ser muy superior y, posiblemente, una actividad a descartar en futuras acciones. Todo ello sin olvidar la escasa experiencia de nuestros artilleros en tales lances de fuego. A pesar de las consideraciones expuestas, me concedí un último intento, por lo que hice la señal a Malpaso desde el castillete. Y de nuevo escuchamos el retumbo del cañón, ese tercer disparo en el que centraba mis esperanzas. Porque el vapor continuaba a su máxima velocidad, aunque ya hubiéramos cerrado la distancia hasta las dos millas.

Creo que no olvidaré jamás lo que se produjo a continuación sobre las aguas. Porque el tercer disparo provocó la esperada explosión, pero no con la puntería adecuada. Creo que los artilleros se centraban tan a fondo en resolver el problema del retardo explosivo, que debieron calibrar la deriva del disparo con escasa exactitud. Ya les digo que la deflagración de la bomba se produjo, desde luego, pero no en la superficie del agua como esperábamos, sino en el mismísimo buque, en el centro de su eslora y a crujió. La explosión hizo saltar el palo mayor al completo por los aires, como si se tratara de pica de coracero enrabietado, que dibujó su trayectoria de forma caprichosa antes de caer al agua. Pero al mismo tiempo lo hacían un buen número de objetos de mayor o menor volumen y difícil identificación.

Debo reconocer que se trataba de mi primera experiencia en cuanto a observar el efecto de un proyectil explosivo sobre un blanco real y me impresionó vivamente. Pero todavía me conmovió mucho más lo que se produjo a continuación, y que hasta el último paje de escoba a bordo observaba con la boca abierta de admiración y cierto pavor. Porque, como si se tratara de una cadena de fuegos artificiales, de esos que se festejan en la Corte por los meses de verano, las detonaciones se repetían a bordo con una cadencia cada vez superior. Los fuegos en destello se elevaban hacia los cielos como una fuente diabólica de terror y muerte. Se formaban ramilletes de luces que, a su vez, repetían las explosiones en todo su recorrido. Estaba convencido de que, si se hubiera producido durante la noche, la mar se habría visto iluminada como si se prendieran mil tarros de luz a un mismo tiempo.

Aunque me encontrara paralizado por el dantesco espectáculo que se observaba, ordené parar las máquinas ante una situación que podía ser arriesgada para nosotros. Porque, entrados en la milla escasa de distancia al objetivo, algunos efectos de fuego lanzados hacia el espacio caían a nuestro alrededor con evidente peligro de conformar algún incendio. Nadie se movía a bordo, como si el espectáculo que se nos brindaba mereciera la máxima atención de cada uno, mientras comenzaban a reducirse el

número de las explosiones y el *Marguerite* se deshacía como un muñeco de feria embadurnado de aceite y prendido con llama. Poco después, comprobé la presencia de Malpaso a mi lado.

—Lo siento mucho, señor comandante. Se trata de un sonoro fracaso —el segundo forzaba sus palabras a la baja con evidente pesar—. Se ha producido un evidente error en la puntería de deriva. El disparo ha debido coincidir con un balance del buque, porque todavía no puedo entenderlo. Todo ello sin olvidar la excesiva atención que prestábamos a la mecha de retardo. Pero no llego a comprender que hayamos producido un efecto tan terrorífico.

—No me cabe duda de que ese buque debía ir cargado hasta la galleta de pólvora, granadas, cartuchería y demás efectos de guerra. El proyectil, en el momento de hacer explosión, debió actuar sobre alguna caja de munición. Pobres hombres.

Aunque ya las explosiones cedían y quedaban difuminadas en pequeñas detonaciones, el buque comenzaba a hundirse con extraordinaria rapidez. Podíamos observar cómo algunos hombres, prendidos en fuegos por ropas y piel, se lanzaban al agua, desesperados. Incluso escuchábamos espantosos alaridos de dolor que largaban aquellos desgraciados, un generoso grupo que entraba en la nueva vida con profundo dolor y sufrimiento. No lo dudé un segundo más porque, después de todo, se trataba de hombres de mar y sobre las aguas cualquiera merece el apoyo de los compañeros.

—¡Máquinas adelante! Intentemos recoger a todos los naufragos que nos sea posible. Por Nuestra Señora del Rosario, que nadie merece una muerte así. Segundo, que el cirujano Benítez se aliste en la enfermería con los elementos que estime oportunos.

—Quedo enterado, señor.

Tras las terribles escenas que habíamos presenciado, todavía nos restaba a proa un ejercicio hartamente doloroso. Porque cuando llegamos a la altura del buque, que acababa por desaparecer de las aguas, comenzamos a observar restos de cuerpos en la superficie, un aquelarre tenebroso y difícil de olvidar. Se trataba de brazos, piernas y troncos desmembrados, que parecían adquirir vida propia con el movimiento de las olas. No obstante, el peor momento nos alcanzó cuando comprobamos la presencia de un cuerpo flotando en la superficie. Como ya habíamos dado el bote al agua, se acercó hasta él. Mostraba una guerrera perteneciente al Ejército carlista. Incluso mantenía una especie de birreta encajada en la cabeza, mientras mostraba los ojos muy abiertos, como si deseara ofrecer a los cielos una exclamación de espanto. Pero al subirlo a bordo, se comprobó que le faltaban las dos piernas, desmembradas al tajo en espantosos jirones de sangre. Un muerto con rostro de vida. Tan sólo se le pudo cerrar los ojos en respetuosa mortaja.

Recogimos una elevada cantidad de restos y cuerpos calcinados, un terrible conjunto que ofrecimos a la mar en respetuosa ceremonia pocas horas después. Y debí reemplazar al capellán de a bordo, don Celestino Aranguren, entrado en violentas regurgitaciones ante la macabra visión. No conseguimos rescatar a un solo

hombre con vida, lo que denotaba la espantosa experiencia sufrida a bordo del buque contrabandista. Tras el análisis de los restos, dedujimos que el *Marguerite* no sólo embarcaba armamento en elevada cantidad, sino que también debía haber transportado un par de secciones de militares carlistas, que se fueron al reino del dios Neptuno entre llamas y sufrimientos. Al mismo tiempo, se demostraba el demoledor efecto de los proyectiles explosivos, aunque la carga del buque hubiera actuado como efecto multiplicador.

Aquella misma noche reanudamos la misión de vigilancia, aunque en el pecho de cada uno se mantuviera durante mucho tiempo la dantesca y dolorosa visión de la tragedia. Era difícil olvidar las escenas vividas, de forma especial la de los cuerpos en llamas que se arrojaban al agua en busca de imposible salvación, así como los restos calcinados que fuimos recogiendo en macabra obligación. Y por encima de todo, el rostro del teniente con los ojos abiertos en muda súplica, última petición antes de pasar a la vida eterna por una causa que consideraba de obligación y honor debidos.



Noticias de guerra

Regresarnos al puerto madre de Barcelona, una vez cumplido el periodo de seis semanas de vigilancia ordenado. Y bien que perdimos un par de días en el tramo final, porque la mar nos castigó con severidad tramontana durante las últimas doscientas millas, hasta que pudimos tomar el redoso^[20] de la costa. Una vez largada el ancla en firme, comprobé que también el jefe de la división había mudado fondeadero al puerto catalán a bordo de la fragata *Cortés*, por lo que le ofrecí la novedad de la vigilancia en persona. De forma especial y detallada, le expuse la acción emprendida contra el mercante francés que reventara en fuegos. Me excusé como si hubiera actuado en clamoroso fracaso, al no poder capturar tan valioso cargamento, aunque el capitán de navío de la Cruz me aliviara de la carga con rapidez.

—Por favor, Leñanza, no acepto sus palabras de ninguna forma. De nada ha de culparse. Obró en todo momento con profesionalidad y exactitud. Además, consiguió el fin principal que perseguimos con nuestra misión de vigilancia. Y ese no es otro, que impedir el arribo de armamento y fuerzas carlistas a estas costas.

—Pero ese disparo que reventó de forma indeseada en el mismo centro del buque, lo catalogo sin dudarlo como un fallo en la puntería de nuestros artilleros.

—Lo considero simplemente como un detalle de mala fortuna, uno más de los muchos que nos aparecen a diario en la mar. Nada parecido sufren los que mantienen el trasero bien pegado al sillón en tierra. De acuerdo con sus palabras, sus hombres dedicaban toda la atención al retardo de la explosión. Y como de todo se saca alguna lección, podemos asegurar que las granadas con mecha de retardo no son hábiles para ser explosionadas en la superficie de las aguas. Al menos, hasta que aparezcan esos proyectiles con espoletas al contacto que tanto anuncian, si es que nos llegan algún día. Pero muestro mi completo acuerdo en que lo intentara, cuando no era obedecido al hacer fuego con las balas rasas habituales. Por otra parte, nunca se alegra un hombre de mar al comprobar la muerte de tantos compañeros, amigos o enemigos pero compatriotas españoles, algunos con evidente sufrimiento. Pero así es la guerra sobre las aguas y sus terribles efectos. Piense solamente que se cumplió al ciento el objetivo perseguido. Supongo que, una vez finalizada la misión, presentará necesidades a su bordo.

—Bueno, señor, todavía disponemos de víveres y aguada para unas tres o cuatro semanas. Pero hemos de rellenar carbón para quedar al tope de posibilidades. Sin embargo, aprovecho la oportunidad de elevar estos informes en presencia, para

reiterar el problema que supone embarcar carbón de mala calidad. En esta ocasión, pudimos dar caza al mercante contrabandista gracias a la extraordinaria actuación del maquinista primero, que consiguió separar las partidas de material. No obstante, supuso un esfuerzo tremendo para los paleadores y fogoneros. Creo que no habríamos podido mantener la velocidad necesaria más allá de dos o tres horas. Y en ese caso, el *Marguerite* habría escapado de nuestras manos.

—No es el primer comandante de vapor en elevar una queja parecida. Por fortuna, en los próximos días deben llegar a los puertos que utilizamos como bases de apoyo unas doscientas carretas con carbón de las provincias del norte y de excelente calidad. Al menos, eso me han asegurado personas de toda confianza. Pero estoy seguro de que nos obligarán a rematar las existencias del material basto, que todavía pueden observarse en el muelle de carboneo.

—Debe tener en cuenta, señor, que ese carbón de pésima calidad no afecta solamente a la necesaria potencia de máquinas. Parece que sufren mucho los quemadores e incluso la salud de nuestros hombres. Porque al quemarse el carbón con estrías, se producen unos vapores que se consideran muy peligrosos para la salud. Dos de nuestros paleadores y un fogonero debieron ser atendidos por el cirujano en la enfermería y quedar rebajados de esfuerzos, cuando se encontraban con problemas respiratorios graves.

—Se trata de un nuevo dato que desconocía por completo, Leñanza. Y en ese caso, intentaré por todos los medios que el carbón de mala calidad sea apartado de forma definitiva, aunque no le aseguro el éxito en esa empresa. Alegarán a la contra, que alguien ha de pagarlo, estoy seguro. De todas formas, le recomiendo que espere algunos días para rellenar las carboneras y ya veremos cómo se cuece la puchera más adelante.

—Así lo haré, señor.

—Ahora descansen un par de semanas, antes de encarar la nueva comisión de vigilancia.

—Si me permite una pregunta, señor, ¿cómo corren los asuntos de los levantamientos carlistas por las tierras de España?

—A pesar de las voces pesimistas y negativas, que no son pocas, se aparecen más blancos que negros. Como muchos habían aventurado, se trata de un movimiento bastante localizado hasta el momento, casi en su totalidad, en el norte de Cataluña. También ha sido importante la decisión de no empeñar todo el esfuerzo en la frontera francesa y permanecer muy atentos a otros posibles alzamientos en la Península. De esa forma, hemos conseguido que fracasaran las sublevaciones carlistas en Guipúzcoa, Navarra, Burgos, Murcia, Maestrazgo y Aragón. No obstante, hemos de reconocer algunos fracasos. Por ejemplo, el general carlista Castells ha tomado Igualada al mando de 400 hombres, localidad en la que se ha hecho fuerte, lo mismo que el coronel Francesch había conseguido en Reus meses atrás. Algunas otras acciones parecidas se han coronado con fracasos para nuestras armas, aunque se

remediaran los efectos con mayor o menor velocidad. El capitán general de Cataluña, Fernando Fernández de Córdoba, aprieta los machos con rigor, aunque se rumorea que será relevado en breve por el general Manuel Gutiérrez de la Concha. Y debemos recordar que son muchos los que consideran a este general como uno de los mejores estrategas del Ejército. Debe ser porque mantiene sangre de la Real Armada en sus venas —el jefe de la división sonreía, divertido.

—¿Acaso sentó plaza en la Real Compañía de Guardiamarinas?

—Nada de eso. Me refería a su padre, el brigadier de la Armada don Juan Gutiérrez de la Concha y Mazón. Cuando desempeñaba el destino de gobernador intendente de la provincia de Tucumán en el virreinato de Buenos Aires, defendió la legalidad al producirse la revolución de mayo de 1810. Y tuvo el triste honor de ser fusilado al lado del jefe de escuadra don Santiago de Liniers y Bremond, un hecho que todavía avergüenza a los dirigentes argentinos. El hijo sentó plaza como cadete en la Guardia Real y ha seguido una brillantísima carrera de armas. Pero también politiquéó lo suyo. Liberal decidido desde el primer momento, debió pasar algunos meses en prisión durante los últimos años de reinado de don Fernando el Séptimo. En la anterior Guerra de los Siete Años, consiguió tres cruces de San Fernando y múltiples ascensos en defensa de la causa isabelina. Adherido al partido moderado, participó junto a Diego de León en la tentativa fallida de derribar la regencia de Espartero, por lo que debió sufrir exilio en Florencia. Pero como también contribuyó al derrocamiento de Espartero provocado por Narváez, fue ascendido a teniente general, siendo nombrado capitán general de Castilla la Vieja ^[21].

—No sabía que este general fuera hijo del brigadier de la Armada Gutiérrez de la Concha, uno de los héroes en la defensa de Buenos Aires contra los británicos. Como dice, fue vergonzosamente fusilado junto al jefe de escuadra Liniers en la pampa llamada monte de los Papagayos, cerca de la posta de Cabeza del Tigre. Allí fueron alcanzados por los emisarios de la Junta Revolucionaria, que cabalgaban en su busca. Y sin más diligencias o proceso, que dictar a la voz en grito una inmerecida sentencia de muerte, fueron fusilados por un pelotón. Y para mayor escarnio de los asesinos, los miembros de la Junta autorizaron a que sometieran los cadáveres a la grosera rapacidad de los ajusticiadores.

—Ya veo que conoce a fondo nuestra historia y sus hombres. Desconocía esos detalles que menciona.

—Siempre me ha gustado leer nuestros episodios históricos, señor. Pero los de este caso concreto me los narró con todo detalle mi tío, el capitán de navío Adalberto Pignatti. Cuando mandaba el queche *Hiena* en el Río de la Plata, conoció a un capellán que había asistido antes de la muerte a los ajusticiados.

—Pues sabe más que yo.

—Regresando al tema que tratábamos, señor. ¿Son muchos los hombres de que disponen los carlistas en las provincias catalanas?

—Se estima que no alcanzan los ocho mil hombres, aunque se trate de

estimaciones sin la necesaria confirmación. Y no debemos olvidar que el Ejército dispone en Cataluña de 40.000 soldados con armas a la mano. Pero lo que de verdad se teme es que el general Cabrera, que todavía permanece en Lion muy controlado por nuestros espías, se decida a dar el paso y entre en España al frente de unos 10.000 hombres. Pero también se trata de un tamaño de fuerza sin certificar, que todas las informaciones se mantienen en pura estima. El mayor peligro de Cabrera, según nuestros informadores, es la misión que le ha asignado el mismísimo don Carlos para que organice lo que llaman como Ejército Real de Cataluña, un intento de agrupar las partidas y fuerzas dispersas bajo un solo mando. Hay quien estima como inminente la entrada de Cabrera en España, aunque el capitán general de Cataluña se mantenga con mil ojos abiertos a las bandas.

—¿Continúa la política dura de los fusilamientos con juicio sumarísimo, señor?
—preguntaba sin mostrar excesivo interés, mientras la figura de mi primo Beto se aparecía con claridad en la cabeza.

—En principio, sí. Como los británicos no presionan en ese sentido, tal y como acaeció durante la guerra anterior, no se ha bajado la mano hasta ahora y los jefes carlistas que son apresados, se llevan al paredón casi de inmediato. Sin embargo, parece que el general Fernández de Córdoba también es partidario de buscar una salida conciliada con los jefes legitimistas que se mueven en Cataluña. De todas formas, a lo que más se teme en estos momentos es a la posible entrada del conde de Montemolín en España, por lo que podría suponer de elevación en la moral de las fuerzas que lo defienden. Ahí es donde el Gobierno parece estar decidido a largar la mano fuerte. Como el espionaje parece haber entrado en acción con una fuerza como jamás se le había supuesto, es de suponer que muchos informadores se muevan alrededor de esa pequeña Corte carlista y ofrecerán el aviso con suficientes detalles. Y esperemos que acierten en la ocasión y no marren, como cuando nos aseguraban la entrada de don Carlos en España por medio de un falucho pesquero.

—Bien que lo sufrí en mis carnes, señor.

—Ya lo recuerdo.

Tras la conversación mantenida con el jefe de nuestra división, me costaba dejar de pensar en la figura de mi primo Beto. Consciente de que los oficiales carlistas capturados en el falucho habían sido ajusticiados pocos días después de las acciones que dirigí, me felicité al haber conseguido que mi primo escapara, aunque se tratara de una acción más que irregular e incluso de teórico apoyo al enemigo. No obstante y aunque ninguna noticia me hubiera llegado sobre el tema, tampoco podía asegurar que Beto hubiese alcanzado tierra francesa. Porque entraba dentro de lo posible que hubiese sido apresado en su necesaria escapada por tierra o por mar, con lo que también habría sido condenado al inmediato fusilamiento.

* * *

A bordo del *Blasco de Garay* reanudamos las misiones de vigilancia por la costa catalana que, con el paso del tiempo, se convirtieron en una aburrida tarea de sencilla y repetida navegación. Y no lo entiendan en el sentido de que un oficial de guerra de la Real Armada percibiera tedio o desgana por el simple hecho de cabalgar sobre las aguas, sino que la situación no se ajustaba en absoluto a los fines previstos. Porque no aparecía noticia alguna de cierto interés en las treinta y dos cuartas del horizonte. Ni siquiera la mar caprichosa entró en componendas de riesgo dignas de mención; mares arboladas, tramontanas de cuerda roja u otros pormenores dignos de ser tenidos en cuenta. Es innegable que, aunque los temporales duelan a toda una dotación huesos adentro, no hay nada peor para el hombre de mar que la rutina palaciega, de esas que te acaban por convencer de que la mar es una madre amantísima y bondadosa que te protege noche y día. Para colmo, nada digno de señalar descubrimos en aquellos meses, aunque variáramos las derrotas de búsqueda hasta los límites, incluyendo una novedosa pasada por las aguas cercanas a los estados orientales franceses, con piedras demasiado cercanas y una cartografía sin garantías.

Como anécdota festiva de aquellos días puedo señalar una misión encarada por fuera de la contienda que vivíamos, una tarea que nos sacó en bulto de la penosa rutina. En la segunda quincena del mes de abril, debí pasar a Valencia con cierta urgencia, para embarcar al diplomático don Hipólito Renuesa, a quien debía transportar de inmediato hasta el puerto de Nápoles, tras haber sido nombrado secretario de la embajada española en dicho reino. Entendí la misión como un tanto exagerada, aquella de empeñar la función de todo un vapor de primera clase para efectuar el transporte de una sola persona. También llegué a pensar que se tratara de personaje principal, embozado de nombre y función, condición que desconocíamos a bordo. Porque ni una sola palabra de aclaración se nos había comunicado desde la jefatura de la división, ni siquiera a quien ejercía la función de mando.

Por fortuna, se trataba de un hombre culto y divertido, entrado de lleno en la cincuentena, con quien conversé por largo y de forma amena durante los cinco días de navegación. Para su suerte, porque don Hipólito sentía el mal de la mar muy a fondo, nos bendijo la gran señora de las aguas en conchas doradas y el viento no se elevó una mota por encima de la estadía de fresco. Una vez fondeado frente a la maravillosa ciudad napolitana, con tanta historia española prendida en sus faldas, lo desembarcamos por medio de nuestra lancha y esperé noticias de la embajada por si se requerían mis servicios. Y como no obtuve ni una mínima respuesta de obligada cortesía, levé las anclas al tercer día y encaré el tornaviaje hacia el puerto de Barcelona, en acuerdo a las órdenes de comisión recibidas.

No corrimos la misma suerte en las millas de regreso porque nos ofendió la mar hasta rebosar la cresta. Un sudoeste cascarrón con visos de ventarrón sucio nos azotó a lo largo de tres singladuras, con amenaza de volar más alto, hasta que conseguimos tomar el socaire de las islas Baleares. Pero cayeron las ballestas del cielo con rapidez y nada más que señalar debimos afrontar hasta largar los ferros en el puerto catalán.

Después de navegar muchos cientos de millas durante demasiados meses por el viejo mar Mediterráneo, acabé por convencerme de que en esta nueva contienda no se emplearía el cauce marítimo para que los carlistas consiguieran el necesario armamento. Y hasta cierto punto era de lógica explicación tal fenómeno, en contra de lo acaecido en la guerra anterior. Porque con bastante claridad se conocía, que los legitimistas no disponían de puntos seguros en la costa catalana para recibir y distribuir el material, lo que les suponía un serio problema. Ni siquiera en los pequeños puertos de la Cerdaña podían quedar tranquilos y el transporte del posible material quedaba entrado en aires de interrogación. Así, puedo declarar como negro resumen, que en los meses restantes del año no llegamos a inspeccionar más de siete u ocho buques sospechosos, de los que apresamos cinco sin oposición alguna. Pero se trataba de pequeñas embarcaciones contrabandistas con tabaco en polvo y en rama, así como cigarros en basto, sin conexión alguna con la causa legitimista. Parecía que el tabaco pasaba a ser el producto más buscado por quienes deseaban comerciar en negro por la mar.

Por fortuna para el funcionamiento de nuestros buques de vapor, apareció en Barcelona gran cantidad de carbón negro y reluciente como piel de africano, situación que hacía sonreír al maquinista don Artemio, como si hubiera recibido la visita en su lecho de la cortesana más generosa. Sin embargo, pronto comenzamos a lidiar con un problema hasta entonces evitado. Me refiero a los sistemas de evaporización del agua, tan necesarios para que las calderas funcionaran con aguas dulces y escasa presencia de sales. Los tubos de repuesto para los evaporadores, almacenados durante nuestra estancia en los astilleros Blackwall con sabia previsión por el maquinista, acabaron por mostrar un profundo desgaste e imposibilidad de reutilización, lo que nos llevó a deber aceptar la siniestra situación de que se mantuvieran fuera de servicio demasiadas horas. Y como triste resultado, fue necesario alimentarse de agua de mar en algunas ocasiones, lo que comenzó a colmatar quemadores y estructuras con las malditas acumulaciones de sales, que llegaban a inutilizar las calderas durante demasiado tiempo. Se trataba de un problema candente en el que mucho trabajaban los ingenieros y profesionales, con opiniones diferentes. Porque algunos defendían la postura de aumentar los depósitos y tanques de agua clara, mientras otros estimaban que todo se resumía en perfeccionar los sistemas de evaporación. La situación a bordo dependía al ciento del número de millas a navegar y de que el agua dulce almacenada permitiera un alargado recorrido sin necesidades. Y esas corridas mediterráneas de escaso tiempo, colaboraban a que el problema no se agigantara en demasía.

La parte positiva del asunto se nos abrió a bordo ante la necesidad de regresar en ocasiones a la más pura navegación de vela, lo que ofrecía cierto atractivo desde un punto de vista puramente marineramente. Y si el *Blasco* mostraba una planta propulsora de magníficas condiciones, no podía asegurar lo mismo en cuanto a su aparejo. Aunque las innovaciones marítimas hubiesen aparecido a lo largo de la historia con una

elevada lentitud, parecía que ahora todo se aceleraba en línea y se había cambiado la torta de cara en escaso tiempo. Si en los primeros vapores se podía asegurar que las máquinas debían considerarse como un elemento auxiliar de la vela clásica, ahora se aparecía la banda contraria y encarábamos el aparejo como el verdadero sistema secundario. Y no quiero decir que supusiera peligro o inconveniente alguno el hecho de navegar a vela o que no fuéramos capaces de cumplir con las navegaciones impuestas aparejo arriba. Apenas notábamos quebranto en la navegación normal con las velas largadas al viento, pero mucho me temía descubrir algún vapor y sentir la necesidad de entrar en caza sin la benéfica propulsión de las ruedas. Es fácil acostumbrarse a navegar, sin elevar una sola mirada a los cielos en busca del soplo adecuado.

Como parecía que los males entraban en maldita repetición, en los primeros días del mes de junio sufrimos en la rueda de estribor un problema parecido al que debiéramos soportar más de un año atrás en la gemela de babor. Solamente fue necesario escuchar los primeros y quejumbrosos gemidos, para llegar a la conclusión de que deberíamos parar las máquinas y dirigirnos a puerto para reparar la cordada. Pero como ya la experiencia cobraba rendimientos, ni siquiera se proyectó desembragar la rueda de estribor a la brava, como intentáramos realizar en la costa gallega. Se cerraron válvulas por derecho y nos dirigimos con el aparejo alzado a nuestro seguro aconchadero de Barcelona, del que nos separaban en ese momento poco más de doscientas cincuenta millas.

La forzosa navegación a vela se llevó a cabo con un viento de levante fresco y marejada suelta, situación que nos auxilió la derrota en beneficio hacia nuestro puerto madre, donde entrábamos tres días después. Una vez fondeados en cuarentena, comprobamos que la avería sufrida en la rueda parecía calcada a la padecida en la ocasión anterior. Si en aquella ocasión habían sido cinco las palas desmadradas, ahora debíamos contentarnos con cuatro solamente. Y una vez más con fortuna añadida, porque ninguna de las palas se había malformado o partido, sino que se encontraban despasadas y con ataque lateral, fuera de sus guías respectivas, pero intactas. Y era un buen obsequio que no se debiera esperar a la composición de palas nuevas.

Fue precisamente cuando, una vez fondeados, informaba al jefe de la división de la avería sufrida y la necesidad de permanecer en puerto hasta verificar la reparación de la rueda de estribor, cuando recibí una noticia poco favorecedora para la empresa de la contienda civil, aunque esperada por todos. Acababan de informar al capitán de navío de la Cruz en Capitanía, sobre la entrada en España del general Ramón Cabrera, máximo exponente de las fuerzas carlistas y presencia que tanto se reclamaba por sus partidarios, como si se tratara del maná celestial y reparador. Y aunque las noticias corridas por bocas interesadas aludieran a que llegaba a las tierras de España a la cabeza de un poderoso ejército de más de quince mil hombres, poco se aproximaban tales datos a la realidad. Era sin duda más creíble, que el Tigre del Maestrazgo hubiera cruzado la frontera a la cabeza de unos tres o cuatro mil soldados

solamente, aunque pronto se le unieran más fuerzas dispersas hasta quedar al mando de unos ocho mil hombres. Y esa cantidad, con la categoría de dicho general al frente, suponía un quebradero de cabeza para el Gobierno fácil de comprender. Cabrera soñaba con el llamado en anticipo como Ejército Real de Cataluña, formación ordenada por su Señor, mientras las fuerzas gubernamentales recibían la orden de impedir que la reunión de fuerzas alcanzara límites de gravedad.

La entrada del general Cabrera en tierras españolas coincidió en el tiempo, no por casualidad, con algunos nuevos levantamientos en las provincias más aplicadas al movimiento legitimista. Sin embargo, las fuerzas desplegadas por el Gobierno se mantenían muy atentas a tal posibilidad, de forma que uno a uno fracasaron los intentos, escasos en número y posibilidades, aunque se presentara algún momento victorioso que se precipitaba en el fracaso poco tiempo después.

El segundo semestre de aquel año de 1848 se nos apareció más rico en noticias de guerra, algunas negativas aunque jamás llegaron a presentar un verdadero peligro para la estabilidad gubernamental. Más bien, el Gobierno de Narváez debía enfrentar otros problemas interiores y exteriores de mayor enjundia, normalmente con motivo de intentonas de los exaltados o los revolucionarios, que querían socavar incluso los cimientos más sólidos de la nación. Pero no entraron en escena solamente dichos movimientos o los encuentros con las fuerzas carlistas en determinados escenarios catalanes, sino también otro acontecimiento, en este caso europeo, que podía actuar como factor a favor y evitar las miradas hacia el interior, unas operaciones que permitieran sumar voluntades de la España entera. Me refiero a los problemas que debía afrontar el Santo Padre en sus propios territorios. En verdad que poco conocía de este tema y fue gracias a una reunión de mandos con el jefe de la división, que pude adquirir los datos necesarios.

Para la reunión de comandantes convocada por el jefe de la división nos aprestamos los de los buques presentes en Barcelona. Me refiero a los de los vapores *Blasco de Garay*, *Vulcano* y *Castilla*, así como del bergantín *Volador*. Más que reunión de planeamiento o enfoque de las misiones de guerra, se trabó pronto la escena en una charla entre compañeros, que buscaban ponerse al día de aquellas noticias que, por encontrarnos de forma casi permanente en la mar, solíamos perder. Y hablábamos de los primeros movimientos apreciados a las fuerzas del general Cabrera y la oposición en marcha por parte del capitán general de Cataluña, cuando el capitán de navío de la Cruz abordó un tema completamente diferente.

—Me temo, señores, que aparece en el horizonte un tema que no todos enfocan con la debida importancia. Estoy convencido de que los violentos sucesos acaecidos en el Vaticano acabarán por afectarnos con mayor o menor consideración.

—¿Sucesos en el Vaticano, señor? —apunté a la rápida con rostro de absoluta ignorancia, ante la mirada atónita de mis compañeros.

—Luego nos acusan de que no nos encontramos al día de los acontecimientos políticos internos y externos —el jefe de la división sonreía—. Bueno, para que

comprendan la razón de que estos hechos nos afecten en especial medida, he de hacer un ligero recorrido por los últimos años y nuestra especial situación respecto a la Santa Sede. Es posible que alguno de ustedes la desconozca.

Como los cuatro comandantes manteníamos rostros de incompreensión y desconocimiento, el jefe de la división entró a la brecha.

—Deben saber que los incendios y asaltos realizados contra iglesias y conventos en los años 1834 y 1835, así como la desamortización de Mendizábal de 1836 y la feroz política anticlerical llevada a cabo por los gobiernos radicales hasta 1843, provocaron la ruptura de las relaciones diplomáticas con la Santa Sede. Se trataba de una situación no deseada por un porcentaje elevado del pueblo español y de sus dirigentes. Sin embargo, hace dos años tuvo lugar un importante giro, cuando fue elegido para ocupar el sillón de San Pedro el Papa Pío IX, que hoy gobierna el timón de la Santa Madre Iglesia.

—Un Papa con fama de liberal, aunque se considere pecaminoso acoplar al Santo Padre un perfil político determinado —apuntaba el comandante del *Volador* con inesperada soltura.

—Tiene toda la razón, Pastor —de la Cruz parecía sorprendido por los conocimientos del teniente de navío—. Fama de liberal en el momento de ser elegido, que aumentó por las medidas liberalizadoras que concedió a su pueblo como soberano temporal de los estados vaticanos. También es cierto que muchos gobiernos europeos recelaron de sus medidas. Incluso en España, los círculos más reaccionarios lo tildaron sin dudarlo como un *Robespierre con tiara*. No obstante, siempre he creído que la Iglesia escoge sabiamente a su Santo Padre en cada momento de la historia, bien sea por intercesión directa del Espíritu Santo o la de alguna mano sabia y terrenal.

—Todo depende de las creencias propias, señor —dijo Pastor, que deseaba entrar en la discusión para asombro de sus compañeros.

—En efecto, así es y, posiblemente, así deba ser. No obstante, cuando en abril de este mismo año el Santo Padre se negó a entrar en guerra contra Austria en apoyo a los demás estados italianos, esa fama benévola de liberalidad se transformó en demencial odio, elevándose el clamor popular en su contra. Los revolucionarios se adueñaron de las calles y, hace muy pocos días, unos desconocidos de clara estirpe revolucionaria han apuñalado al ministro Rossi y movilizado al populacho ante el palacio del Quirinal. La causa no era otra que exigir al Papa un gobierno a su medida. Parece ser, aunque no se trate de noticia convenientemente corroborada, que el Santo Padre ha claudicado y queda prisionero en su propio palacio. Por una buena fuente he tenido conocimiento de que los embajadores de Baviera, Francia y España se han brindado a un inmediato auxilio, y en estos momentos trasladan al Santo Padre a Gaeta, en el vecino reino de Nápoles.

—¿Nos pueden afectar tales sucesos, señor? —preguntaba con cierta inocencia el comandante del *Vulcano*, capitán de fragata Merano.

—En mi particular opinión, es el momento adecuado para que Narváez reaccione y establezca de nuevo unas buenas relaciones con la Santa Sede, al tiempo que encara una política más propia e independiente en cuanto a los asuntos de Europa. Es bien sabido que, desde que se coronó a doña Isabel II, nuestra política exterior se ha visto influida al ciento por Francia e Inglaterra.

Sin embargo, todo apunta a que este año puede ser el de esa soñada independencia. Por una parte, aparece esta revuelta en Italia, donde ese exaltado de Garibaldi intenta incendiar a todo el pueblo y concienciarlo del sentimiento de una verdadera patria italiana que, en verdad, no existe. Pero no olvidemos que en Francia ha caído el gobierno del rey Luis Felipe y es muy posible una nueva declaración de república, que poco conviene a nuestros intereses. Pero también con el Reino Unido han saltado nuevas coyunturas negativas y de cierta importancia. El Gobierno ha decidido que las intromisiones en la política interna del embajador británico Bulwer, tan prepotentes y osadas como las de sus predecesores, son intolerables, por lo que ha procedido a su inmediata expulsión. Y parece que se avecina una ruptura de relaciones con dicho país.

—Son noticias de especial calado las que nos expone, señor. De esa forma, quedaríamos sin el apoyo de las dos potencias que más nos ayudaron en contra de las posturas legitimistas durante la pasada guerra.

—En efecto. Tales condiciones nos alumbran con claridad la escasa importancia que el Gobierno concede a esta nueva intentona carlista. Son conscientes de que no seremos apoyados por esas dos naciones a las que debemos tanto agradecimiento, especialmente al Reino Unido, pero tampoco se posicionarán a favor de don Carlos. Parece ser que Narváez pretende trazar su propia política exterior, aunque haya quien asegure que se trata de misión imposible. Sin embargo, otros estiman que el general se encuentra con esa posibilidad a la mano en el momento adecuado. Acaba de vencer en la pasada primavera a los revolucionarios en casa. Y estos movimientos italianos le conceden la soñada oportunidad. Al tiempo que decide sobre nuestra propia política sin ingerencias, necesitamos restablecer las mejores relaciones con la Santa Sede. Se considera necesario firmar un nuevo concordato que supere las heridas causadas por la desamortización, que tanto afectó a las propiedades eclesiásticas, y por último y no menos importante, atraerse a los carlistas que tanto apoyan la causa romana y lo muestran como uno de los apartados que más nos separan. No estoy seguro, señores, pero podría salirle bien la maniobra a nuestro jefe de Gobierno.

—En ese caso, señor, ¿estima que deberemos actuar en la costa italiana? — preguntaba de nuevo Merano.

—Pues no lo sé, pero no lo descarto en absoluto. Por beneficiosa casualidad, disponemos de una división naval en el Mediterráneo, que debería navegar pocas millas para presentar nuestro pabellón en las citadas costas. Y no estimo que nuestra misión de vigilancia en las riberas catalanas se aparezca como de especial importancia. Bueno, por ahora parece que todo lo que se mueve en el escenario

italiano, se ciñe a múltiples conferencias diplomáticas que se mantienen entre las naciones católicas europeas. Pero ese tipo de parlamentos suelen ser el primer paso para atacar otras decisiones de mayor importancia. Creo que en el primer trimestre del próximo año, sabremos más de este asunto.

Mucha razón tenía en sus palabras el capitán de navío de la Cruz, como pudimos comprobar meses después. Pero de momento, seguíamos ligados a nuestra política interior cercana, y en ese aspecto cobraba importancia el movimiento carlista. Aunque la contienda parecía adormecida, en aquel mes de diciembre tuvimos conocimiento de una importante victoria por parte del general Cabrera contra las del general Manzano en la población catalana de Aviñó. Y debió tomar extraordinarias medidas el general gubernamental, para que no se produjeran deserciones en masa entre su fuerza, amenazando con fusilamientos generales posturas adversas. Y si no se trataba de una victoria de máxima importancia, supuso una elevación de la moral carlista, cuando precisamente más caída se encontraba. El Gobierno apretó las tuerzas a sus generales y exigió victorias inmediatas, que paliaran los reveses sufridos.

De esta forma encaramos un año más los días que celebran la Natividad de nuestro Señor. Unas nuevas Navidades que preveía cebadas en tristeza y lejos de los seres queridos, cuyas figuras me costaba recrear con cierto detalle en la imaginación. Sin embargo, gracias a la mala suerte, que así la defino sin error, pude reencontrarme con ellos cuando menos lo esperaba. A mediados del mes de diciembre, se me había concedido la petición de entrar en un mes de inactividad. El maquinista me lo solicitaba desde bastantes semanas atrás. Con su habitual subordinación, exigía un inevitable periodo de recorrido general de calderas y máquinas, necesario para restablecer el alistamiento general del buque. Y como las empresas de vigilancia a encarar no mostraban la envidia mínima necesaria, el jefe de la división me concedió la petición elevada. Pero como si el destino deseara cuadrar coros y voluntades, el día 19 me llegaba un correo de postas en el que se me anunciaba un grave ataque sufrido por mi padre. Y el propio doctor Medrano, amigo de la familia, me comunicaba que no podía vaticinar las posibilidades ciertas de un futuro, que estimaba preñado de perfiles negros.

Creo que la Santa Patrona decidió ofrecerme noticias de ambos signos en una misma cordada, quizás para no amparar a la mala el conjunto de la bolsa. Porque pocos minutos después también me alcanzaba con la saca de la correspondencia una misiva de mi hijo Santiago, fechada en el puerto de Cádiz dos meses atrás. Embarcado durante seis meses a bordo del bergantín-goleta *Constitución*, armado con catorce cañones y en misiones de vigilancia del curso por aguas del Estrecho, acababa de ser promovido al empleo de alférez de fragata. Y me emocioné al imaginar la figura del mozo con la tan deseada charretera al hombro. En aquellos momentos de tristeza y alegría conjunta, habría deseado encontrarme al lado de los dos hombres que más quería y mantener un desesperado abrazo durante horas. Después de todo, no se trataba más que de la comprobación del carrete propio de la

vida. Mientras uno llega a la malla compacta, otro comienza a largar bobina.

Aquella misma tarde me hizo llamar el jefe de la división a su cámara. Y bien sabe Dios que no podía imaginar siquiera, que hubiera tenido conocimiento de la peligrosa situación que atravesaba mi padre. Y menos podía sospechar que tan negativa nueva le alcanzara por la vía oficial del ministerio de Marina y la condición de mi padre como teniente general. El capitán de navío de la Cruz me espetó la directa en cuanto aparecí ante él.

—Siento mucho el tristísimo y penoso trance que atraviesa su padre, Leñanza. También comprendo vuestro pesar. He tenido conocimiento por mensaje del mayor general del ministerio.

—Muchas gracias, señor. También a mí me alcanzó un recado particular de mi esposa, con un informe anejo del cirujano.

—¿Es muy grave...?

—En efecto, señor, parece que no pintan de colores blancos las nubes en la vida de mi querido progenitor. Además, no es la primera vez que sufre un episodio parecido, con graves alteraciones en su corazón. No obstante, parece que ahora la bombarda posee más pólvora y puede reventar en cualquier momento.

—En ese caso, ¿a qué espera? No lo dude un segundo y salga para Madrid de inmediato. ¡Vamos, mueva el culo de una vez!

—¿Salir para Madrid? ¿Abandonar el buque de mi mando, señor?

—Por todos los cristos, Leñanza, el buque bajo su mando se encuentra sometido a cuatro semanas de inmovilización por orden de mi mano. Y se mantendrá en la situación de fondeo donde ahora mismo se encuentra durante dos o tres semanas más, con trabajos en calderas e incapaz de dar avance. Y no olvide que dispone de un segundo comandante de absoluta confianza, según sus propias informaciones. Así que no lo piense más y salga a la carrera.

—Pero, señor, encontraría tal acción un tanto irregular...

—Miré, Leñanza, no maneje la perdiz en rondo un segundo más o conseguirá sacarme los nervios en garfio. Recuerde que en esta división naval soy yo quien decide lo que es irregular o no —el tono aparecido al pronto en la voz de mi jefe no aparejaba duda alguna—. Y se trata de una orden. Prepare una bolsa y arriende una carretela rápida, de las de ronda, sin necesidad de quedar a la inestable necesidad de esas diligencias. Por fortuna, tiene posibles para pagarla.

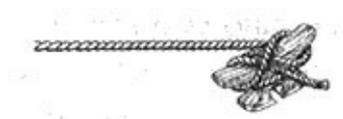
El capitán de navío de la Cruz apoyaba sus manos en mis hombros, al tiempo que me empujaba hacia la puerta con inesperada urgencia. No sabía cómo reaccionar, pero pronto comprendí que el jefe de la división lo hacía todo en mi beneficio.

—Muchas gracias, señor.

—Vamos, no pierda tiempo en agradecimientos. Y quiera Dios que su padre supere este mal momento.

Abandoné el buque insignia con una inesperada celeridad, como si me llevara la vida arrancar hacia Madrid a la mayor urgencia. Bien sabe Dios, que deseaba estar al

lado de mi padre por si se producía algún fatal acontecimiento, en el que ni siquiera deseaba pensar. No obstante, también sentía tripas adentro cierta desazón por abandonar el *Blasco*, porque no me imaginaba encontrarme lejos de sus tablas cuando desempeñaba el mando. Pero conseguí largar tales pensamientos y, tras ordenar a Pepillo que tomara los enseres más indispensables, tres horas después abandonábamos Cataluña con la proa firme en las Castillas. El rostro de mi padre se agigantaba en mi cabeza y solamente rogaba a Dios por su salud y por el bien de su alma.



Novedades de calibre

Aunque nos retrasaran en alguna medida las lluvias y el mal estado de los caminos, con roderas y socavones más propios de sendas vecinales, cinco jornadas antes de la Natividad del Señor entrábamos en el patio empedrado del palacio de Montefrío. Y es fácil suponer las sensaciones que debí afrontar en el pecho a continuación. Por una parte, abrazaba a mi esposa e hija con alegría y placer sin medida, comprobando, alarmado, que la pequeña Rosario se había convertido de la noche a la mañana en una preciosa mujer. Sin embargo, retornaba a la mesa del calvario al comprobar la presencia de mi padre, tendido sobre la cama en su alcoba. Aunque se tratara de estampa esperada, me alarmó en principio su deteriorado aspecto y el color ceniciento de su piel, como si se tratara de una persona muy diferente a la que tantas veces había abrazado. No obstante, apareció en su rostro una luminosa sonrisa al comprobar mi presencia.

—¡Francisco! ¡Qué alegría, querido hijo! Dios misericordioso ha querido concederme un deseo que no esperaba realizar. Dame un fuerte abrazo.

Me fundí con mi padre en un emocionado e interminable abrazo, mientras intentaba evitar, no sin enorme esfuerzo, que las mejillas se embadurnaran de lágrimas gruesas. Porque al apretarme contra él, comprobé entristecido la debilidad extrema de su cuerpo. También pude sentir la emoción que vibraba en su pecho. Nos miramos a los ojos sin necesidad de pronunciar una sola palabra durante alargados segundos, de esos que dejan estigmas de sangre en el alma. Ambos comprendíamos la importancia del momento y a lo que nos enfrentábamos. Por fin, tras separarnos unas pocas pulgadas, escuché lo que jamás habría deseado percibir de aquellos labios exangües.

—Es muy triste tener que abandonar esta existencia sin posible retorno, Francisco. Amo la vida en todos sus cuadrantes. Pero de forma especial, sufro porque dejaré de ver y abrazar a los que tanto quiero.

—No digáis eso, padre, por favor. No vais a morir, eso no es posible —las palabras saltaban de mi boca sin un mínimo análisis.

—Quiera Dios que aciertes, aunque dudo de la veracidad de esas palabras — intentó enhebrar una ligera sonrisa, que quedó deslucida y a medio camino—. Mi buen amigo el doctor Medrano ha entrado en verdades de bulto a petición mía. Parece que este corazón se mueve en sus últimos latidos. Y bendigo la suerte que la Santa Patrona me ha concedido con tu inesperada presencia. Francisco, es mucho lo que debo decirte y ataco esta obligación como verdadero acto de últimas voluntades, por fuera de las escritas ante fedatario real.

No respondí porque apenas restaban fuerzas en mi alma para tal ejercicio. Tomé asiento junto al lecho y prendí sus manos entre las mías, unas extremidades macilentas que pasé a acariciar con el verdadero cariño que sentía. Mi padre comenzó a desgranar sin pausa los asuntos que estimaba de obligada ejecución, así como algunas mandas que no aparecían en su último testamento. Sin embargo, mucho me emocionó cuando llegó a pormenorizar sus deseos para el resto de la familia, especialmente al tratar sobre mi hija y el primo Beto.

—Que tu hija Rosario matrimonee como le corresponde. Se ha convertido en una mujer entera, atractiva y muy inteligente. Pero todavía queda por atacar el asunto de tu primo Beto, que retuerce mis venas en profunda tristeza cada vez que entra en mis pensamientos. Y no olvides que debemos enfocar su situación con la más amplia generosidad, un rasgo que nos ha distinguido a los Leñanza desde siempre. Se podrá decir que mi sobrino ha caído en pecaminosa traición, incluso mencionar otros muchos detalles negativos que poco o nada me interesan ahora. Porque la sangre propia supera las demás crestas. Debes tener en cuenta que en estas contiendas civiles abiertas entre hermanos, nadie posee la entera razón, nadie. No quiero entrar en las causas que lo hayan llevado a servir contra lo que estimamos como el verdadero camino a recorrer por nuestra patria. Puedes estar seguro de que tendrá sus razones en justo contrapeso. Pero no olvides que se trata del único representante de la otra rama familiar, que de ninguna forma debe quedar anulada. Además, bastante han sufrido mi querida hermana y el bueno del tío Beto con el paso de los años. Ayuda a tu primo cuanto puedas, en cualquier aspecto que lo necesite, sea el que sea. No puedes fallar en esta especial encomienda que largo sobre tus hombros.

En aquel momento, decidí no narrar a mi padre el encuentro sufrido con Beto a bordo del falucho, ni su final escapada a nado. No deseaba cargar la mochila del dolor final en una onza más.

—Cumpliré vuestros deseos hasta superar la raya, padre. Espero que el primo Beto disfrute de la necesaria suerte y no sea apresado por nuestras fuerzas hasta que finalice esta guerra. Pero lo intentaré todo, puede estar seguro.

—Llegará la ocasión, no te quepa duda. Una voz aquí dentro me lo repite — señalaba con la mano temblorosa su pecho—. Debes tener en cuenta que ya se preparan medidas de amparo, amnistía y perdón para el momento en el que la contienda con las fuerzas legitimistas finalice, lo que, según se espera, tendrá lugar en un futuro muy cercano. Sigue todos los caminos de instancia y súplica que se te abran a la mano y consideres necesarios. Pero si no quedara otro asidero disponible y la situación se agravara, acude en persona ante Su Majestad la Reina en derecho de petición. Nadie puede negártelo como Grande de España. Recuerda a doña Isabel los servicios prestados por la casa de Montefrío a la Corona durante siglos. Los reyes son bondadosos y generosos, pero no siempre recuerdan los detalles de honor cometidos por sus súbditos. No olvides que mi abuelo materno desempeñó la secretaría personal de don Carlos el Tercero durante doce años. Y toda la sangre que los miembros de la

familia Leñanza hemos derramado en la mar por la Corona. Debes intentar que Beto sea amnistiado y, a ser posible, reintegrado al servicio activo en la Real Armada. Ya sé que no será cuestión sencilla, con ese baldón adosado de haber pertenecido a los servicios de espionaje. Pero has de intentarlo una y otra vez si es..., has de...

La voz de mi padre disminuía poco a poco de volumen, hasta perderse en un lejano susurro. El agotamiento producido por el esfuerzo aparecía con claridad en su rostro y en su agitada respiración.

—No habléis más, padre, por favor, que os faltan las fuerzas. Podéis quedar tranquilo porque llevaré a cabo con la debida exactitud todas y cada una de vuestras intenciones. Se lo juro por la salud de mi alma eterna. Me ocuparé del primo Beto como si se tratara del hijo más querido.

—Tras escuchar esas palabras quedo tranquilo, hijo mío, porque sé que eres muy noble de corazón y harás todo lo que te he pedido.

—Para que os alegréis en su justa medida, padre, debo comunicaros que vuestro nieto Santiago ha sido promovido al empleo de alférez de fragata.

—¿El pequeño Santi con la charretera ^[22] largada al viento? —ahora mostraba de nuevo una sonrisa de plena satisfacción—. Qué sabio es el destino entrado a favor. Sangre nueva de los Leñanza en permanente servicio de la Real Armada y de España. Así ha de ser por los siglos de los siglos.

Apenas pude conversar con mi padre un par de minutos más, porque pareció entrar en una ligera modorra. Al comunicarlo al doctor Medrano, que acababa de presentarse en nuestro domicilio, me comunicó que se trataba de una situación habitual, en la que ya había caído en ocasiones anteriores. Y con terror escuché sus palabras, al comunicarme que, muy posiblemente, no regresaría de alguna de aquellas entradas en modorra profunda. Ahora libre de ataduras, dejé rebotar las fuentes y lloré abrazado a mi hermana María y a Leonor, extraordinaria mujer a quien quería como una verdadera madre. Y como si el destino deseara rebosar la cesta, aquella misma tarde aparecían junto a nosotros mis tíos Rosalía y Beto. Los pobres llegaban desde Cádiz con la lengua en el piso y los cuerpos magullados, que no es canto de rana la subida a la Corte desde las Andalucías.

Por desgracia, la tía Rosalía no pudo despedirse de su querido hermano. Mi padre nos abandonaba definitivamente aquella misma noche, sin haber despertado de la modorra en que había quedado tras la conversación mantenida conmigo. Y mucho agradecí a los cielos que me hubiera concedido aquella última oportunidad de abrazarme a él con vida y rematar sus últimos deseos. Creo que fue la Santa Patrona la que nos concedió tan importante privilegio. También me congratulé de que la última noticia recibida hubiese sido la del ascenso de su muy querido nieto, por quien mucho vibraba día a día. Y como ya se encontraba el camino trillado, las lágrimas y sollozos entraron a reventar espuma por todo el palacio. De forma especial, mucho me impresionó observar la figura de Barbate, el fiel criado de mi padre durante muchos años de mar y tierra, con su pata de palo en nervioso ejercicio y rostro

entrado en visible congoja. Lo consolé como pude.

—Acabo de perder a mi segundo padre, señor. Pero a este lo quería mucho más y de verdad. Al señor le debía todo lo que soy y el haber podido disfrutar de la vida. Por desgracia, todo ha acabado.

—Ya lo sé, Barbate. También él te dispensaba especial aprecio. Pero no digas que ha acabado todo. Para bien o para mal, la vida continúa. Esta seguirá siendo tu casa mientras vivas, porque te consideramos como un miembro más de la familia.

—Muchas gracias, señor.

Entendí que había entrado en un periodo de aceleración de acontecimientos, que me atacaban por ambas bandas sin descanso. Procedimos al entierro de mi padre en la ermita de la hacienda de Santa Rosalía, tal y como había dispuesto en sus últimas voluntades. Y por todas las almas unidas en rosario, que se trataba de una triste experiencia, que me dejó el espíritu rendido. Porque en aquella recogida capilla, enclavada en la más hermosa tierra serrana, se podía efectuar un recuento de nuestro acontecer histórico naval, con solo leer las fechas de fallecimiento de mis familiares. Allí se encontraban los restos mortales de casi todos los Leñanza, así como de algún ser especialmente entrado en la familia, como era el caso de Okumé, aquel negro africano que diera su vida por mi abuelo. Recuerdos de honor y de sangre, toda ella emplazada para la mayor gloria de la Armada y de España.

Nada más regresar al palacio madrileño, y aunque pensara disfrutar de unos pocos días con la familia entrada al calor del más riguroso luto, recibí de improviso una nueva nota, llegada por mensajero desde el ministerio de Marina. Y se trataba de una misiva escrita de la mano del jefe de mi división, una especial deferencia que nunca pude olvidar.

Estimado Leñanza: Siento profundamente tener que reclamar su presencia en este puerto con urgencia. Bien saben los cielos que no lo haría en un momento tan desdichado como el que atraviesa, si no lo estimara necesario. La división naval que se encuentra bajo mi mando ha sido disuelta en el día de hoy. Las unidades encuadradas en la misma deben pasar al puerto de Cádiz a la mayor brevedad posible. Como el buque de su mando se encuentra incapaz de encender calderas en un par de días como mínimo, me he tomado la libertad de notificar a su segundo comandante la necesidad de acelerar la puesta a punto y quedar listos para salir a la mar en cuanto su comandante regrese a su bordo. Le repito que siento comunicarle estas noticias en los tristes momentos que estará atravesando y que espero se diligencien con signo positivo. Reciba un afectuoso saludo. Firmado, José María de la Cruz, capitán de navío.

Me quemó en las manos aquel urgente recado del jefe de la división. Porque puedo jurar ante las Santas Animas que no podía empeorar la suerte entablada. Deseaba con extrema querencia permanecer algunas fechas con mi familia, después de haberme separado de ellos durante más de tres años. Pero el sentido de amor al servicio, que nos habían inculcado desde que sentáramos plaza en la Real Compañía

de Guardiamarinas, pesaba muchos más quintales en la balanza. Como pueden imaginar con facilidad, ordené a mi criado Pepillo que preparara bagajes, así como alistar un carruaje de la casa para salir de estampida. No obstante y como ya caían las luces del crepúsculo a velocidad, decidí quedar en casa para disfrutar con los míos la cena de Nochebuena y partir hacia el Levante en la mañana del día de la Natividad de Nuestro Señor. Mucho protestó mi esposa y el resto de la familia ante la inminente partida, pero comprendieron que no quedaba más harina que moler. De nuevo me abracé a ellos en penosa despedida, el peor de los momentos que siempre he podido vivir.

* * *

La aceleración sufrida en mi vida que les he mencionado, se mantuvo durante bastantes semanas. Para mi satisfacción personal, pisaba de nuevo las tablas del *Blasco* cuando todavía faltaban cuatro o cinco horas para que el buque pudiera declararse *listo de máquinas para dar adelante*. Y mucho me complació comprobar que mi viaje a Madrid no había supuesto un mínimo retraso en cumplir las órdenes recibidas. Ya les he comentado anteriormente la profesionalidad del teniente de navío Malpaso, que en ningún momento presentó nervios de ronda ni efectos negativos al recibir la orden de alistamiento en mi ausencia. No obstante, me comentó algunos detalles que desconocía.

—Creo que he llegado a tiempo, segundo.

—Por supuesto, señor. Pero en mi primer lugar quiero declararle, en mi nombre y el de toda la dotación, el abatimiento sufrido al tener noticia de la muerte de su señor padre. Le acompañamos en su doloroso sentimiento de pérdida.

—Muchas gracias, segundo.

—También siento mucho que haya dispuesto de tan escaso tiempo. Sé por experiencia que la muerte de un progenitor nos llega aparejada de una poco deseada labor de papeleo y pliegos a cubrir, precisamente en unos momentos en los que nuestro cerebro se niega a encarar labores de ese tipo. Cuando precisamente cruzamos días en los que solamente anhelamos el calor de la familia, se nos abren uno y mil derechos absurdos. Pero así es la vida.

—Mucha razón le ampara en esos comentarios, segundo. Al menos, conseguí despedirme de mi padre y, días más tarde, disfrutar de una Nochebuena con la familia, a la que no había podido abrazar en más de tres años. Ustedes, los que se mantienen en recalcitrante soltería, no han de padecer tales sentimientos. Como decía el general don Antonio de Escaño a mi padre, el oficial célibe es la mejor pieza para la milicia, al poder dedicar cuerpo y alma al servicio de las armas durante todos los días del año —intenté aparejar una sonrisa, que me quedó marcada a medio camino—. La verdad es que, como cualquiera puede suponer, no han sido unas Navidades alegres, estas que acabo de atravesar. Pero, bueno, pasemos al tema profesional. ¿Qué

ha sido del capitán de navío de la Cruz?

—Una vez disuelta la división y recibida la orden en los buques de pasar de inmediato al puerto de Cádiz, decidió navegar a bordo de la fragata *Cortés*, ahora ya en situación de transporte, hasta la ciudad gaditana, donde mantiene a su familia. Me parece que todavía no dispone de nuevo destino.

—¿Y se sabe la causa de esta urgencia en el traslado de los buques? ¿Se ha de encarar alguna operación desconocida?

—Tan sólo puedo exponerle rumores en batida, señor, sin confirmación alguna. El capitán de navío de la Cruz me informó al despedirse de que, en su opinión, se va a formar una escuadra de orden para operar en aguas italianas. Ya sabe la penosa situación en que se encuentran el Santo Padre y sus estados pontificios. Pero nada más puedo concretarle porque lo desconozco. Y en la misma situación se encontraban los demás comandantes. Es posible que si nos llega la correspondencia, que he solicitado a la Capitanía General, podamos conocer algún detalle aparecido en la Gaceta.

—Bueno, segundo, lo que ha de ser, será. Pasemos a cuestiones más prácticas. ¿Estado de las calderas y máquinas?

—Me dijo don Artemio, señor, que muy pronto quedarán en orden y sin novedad que oponer. Creo que podremos levar las anclas en un par de horas.

—Magnífico. En ese caso, debo aligerar las despedidas en tierra.

—Haré que preparen la lancha, señor.

Con la premura grabada en cuerpo y alma, bajé a tierra y efectué las despedidas reglamentarias. Y fue el ayudante del capitán general, coronel Mesa, quien me informó del inminente paso de un ejército a Italia. Las fuerzas, nada despreciables en número, se estaban formando en Cádiz, donde deberían embarcar en algunos buques de la Armada y mercantes. Como es lógico, relacioné tales noticias con el urgente traslado de los buques de la extinguida división a la cabecera del departamento marítimo gaditano, lo que me movió con cierto nerviosismo y el temor a quedar fuera de madre en el asunto.

Al poco de regresar a bordo, recibía la novedad de don Artemio con entera felicidad. El segundo me ratificaba que nos encontrábamos a tope de excelente carbón, rellenos de víveres y aguada, así como listos de máquinas para salir a la mar de estampida. Levamos las dos anclas y bajo un viento fresco de levante, abrimos distancia de tierra para encarar la derrota hacia el sur. Y no concedí una mínima milla a la marcha, porque aplicamos la máxima potencia de máquinas en continuidad que, por fortuna, una marejada suelta nos permitía. Era consciente de que el resto de buques me adelantaba en dos jornadas e intentaba no quedar muy descolgado de la posible empresa.

Entramos en el nuevo año del Señor de 1849 en la mar, a la altura del almeriense cabo de Gata. La gran señora de las aguas llegó en mi auxilio, porque tanto la fuerza del viento como el estado de la mar nos permitieron el máximo andar del buque. De

esta forma, en la tarde del segundo día del mes de enero largaba las anclas en la bahía gaditana, sin que calderas y máquinas hubiesen elevado una mínima protesta. Y si me mantenía preñado de cierto nerviosismo ante la falta de noticias y órdenes, quedaban aclaradas con bendita rapidez, al recibir a mi bordo dos horas después la visita del capitán de fragata Ramón María Idiáquez. Aunque todavía no lo supiera, se trataba del mayor general nombrado para la escuadra o flotilla, que las apelaciones variaban al día, que se había ordenado formar con tanta rapidez. Y gracias a los cielos, se trataba de persona alegre y amigable, de una antigüedad pareja a la mía, que me expuso la situación con rapidez.

—Siento llegar con cierto retraso a la llamada, pero me encontraba en Barcelona en periodo de inmovilización por mantenimiento de calderas y máquinas.

—Ya nos lo expuso con detalle el capitán de navío de la Cruz. Y le acompaño en el sentimiento por el fallecimiento de su señor padre. Una gran pérdida para vos y para la Armada. Pero no debe preocuparse una mota. Todavía nos faltan dos unidades que deben arribar procedentes de Ferrol. Esperamos que lo hagan en el día de mañana.

—Si me permite una pregunta que me corroe las entrañas, ¿a qué se debe esta urgencia?

—Porque, sencillamente, la Armada suele ser la última en enterarse de los planes que perfila el Gobierno, aunque afecten de lleno a las fuerzas navales. Lo primero que se hizo fue ordenar a los buques el traslado a este puerto, al mismo tiempo que se decretaba la formación de una escuadra bajo el mando del brigadier don José María Bustillo. Sabemos que deberemos escoltar y transportar fuerzas del Ejército a Italia para apoyar la situación del Santo Padre, pero desconocemos detalles más concretos.

—¿Transportar? En los antiguos navíos era posible embarcar una poderosa fuerza, pero en los buques actuales las posibilidades quedan bastante restringidas.

—Desde luego, aunque el brigadier Bustillo haga planes consistentes en tal sentido. Trabajamos en dicho asunto en estos momentos. Todavía no hemos rematado el informe y no sabemos si las unidades de la división serán capaces de transportar un número de hombres todavía no declarado en firme. En caso de necesidad, se emplearía algún buque mercante.

—Por cierto, Idiáquez. ¿Tan mal se han desarrollado los hechos en Roma?

—Mal y de forma bastante peligrosa. Parece que el Santo Padre acabó temiendo por su propia vida. Según me comentó el brigadier Bustillo, llegó a comunicar a un obispo español amigo, que si en el momento álgido de los movimientos revolucionarios se hubiera hallado un vapor español en puerto, no hubiera vacilado en embarcarse para Mallorca, como le había ofrecido nuestro Gobierno. Y habría sido sorprendente que lo llevara a cabo sin que se hubieran restablecido las relaciones diplomáticas entre ambos Estados, lo que el Gobierno reclamaba en los últimos tiempos con fuerza. Y gracias a la deteriorada situación, se restablecieron las buenas formas. Porque España acreditaba con rapidez ante el Vaticano como plenipotenciario

a don Francisco Martínez de la Rosa, figura de gran importancia en la vida política española. Desde hace algunos meses, nuestro gobierno tomó la iniciativa de organizar algunas conferencias entre naciones católicas, para restaurar cuanto antes la autoridad del Pontífice en sus Estados. Pero como no fructificaban una sola pulgada, hace un par de semanas ordenó formar esta escuadra con urgencia y que se mantuviese lista para salir hacia Italia.

—¿Nada se decide entre las potencias católicas?

—Siempre aparece la gran rivalidad existente entre Francia y Austria, que echa por tierra cualquier solución a medio negociar. Esta situación favorece en mucho a los revolucionarios romanos que, según comentan, se encuentran a punto de declarar la República romana.

—¿Ha dicho la República romana?

—En efecto, porque solicitan la promulgación inmediata de la nacionalidad italiana y la convocación de una Constituyente. Eso significa, sin duda, el fin del poder temporal del Papa. El Santo Padre, aunque se encuentre seguro de momento, ha solicitado la ayuda militar inmediata de Austria, España, Francia y Nápoles. Y parece que los cuatro embajadores se encuentran reunidos en Gaeta para concretar la intervención militar, así como analizar las medidas políticas necesarias que garanticen la neutralidad y estabilidad de los Estados pontificios.

—¿Pero el Papa se encuentra establecido en plena seguridad?

—En estos momentos, sí. Ya sabe que Su Santidad escapó de Roma a la brava y pasó a Gaeta. Pero al mismo tiempo, nuestro Gobierno enviaba a dicho puerto al vapor *Isabel II*, que quedaba a disposición del Pontífice por si le fuera necesario. Comentan que España veía con buenos ojos la escapada definitiva del Papa y su venida a las islas Baleares, pero no creo que llegue a producirse tan drástico movimiento. También se dice que nuestro embajador en Roma se hizo el amo de la situación y mucho se lo ha agradecido el Santo Padre.

—En ese caso, parece que acabaremos por intervenir.

—Nadie lo duda en España. Entre las escasas órdenes recibidas por el brigadier Bustillo, se aparece meridiana la de alistarse para que se efectúe el traslado a Italia de casi cinco mil hombres. Y se trata de la primera partida, a la que seguiría otra con un número parecido. Pero ya le digo que estas cantidades varían cada día, y entorpecen en mucho efectuar el correcto cálculo de posibilidades de embarque.

—Bueno, ya sabemos que, como norma general, esos números de tropas entran en rebajas y acaban por quedar en la mitad.

—No creo que se produzca tal condición en este particular caso, Leñanza —el mayor general mostraba seriedad—. Porque ese número de hombres, 4.956 según el último listado que hemos recibido, se encuentran acuartelados en las inmediaciones de la ciudad, listos para embarcar y pendientes de la orden definitiva. Se trata del tercer batallón de Granaderos, tercer batallón del Rey, primer batallón de la Reina Gobernadora, dos batallones del regimiento San Marcial y el séptimo de cazadores de

Chiclana. A estas fuerzas hay que sumar una compañía de ingenieros, dos baterías de artillería montada y una sección de caballería. Y al mando aparece el teniente general Fernando Fernández de Córdova, que acaba de ser relevado como capitán general de Cataluña y que dispone de gran prestigio en el Ejército. Como segundo aparece el mariscal de campo Francisco de Lersundi.

—La verdad, Idiáquez, que pocas veces he podido apreciar tal agilidad en los movimientos del Gobierno. Supongo que el número de buques de transporte y escolta será suficiente.

—Bueno, siempre se solicitan más unidades que las ofertadas a disposición. Pero sé que, en el fondo, el brigadier Bustillo se encuentra satisfecho. Han sido nombrados para formar la escuadra la fragata *Cortés*, donde ayer mismo se ha izado la insignia, las corbetas *Villa de Bilbao*, *Ferrolana* y *Mazarredo*, el bergantín *Volador* y los vapores de ruedas *Blasco de Garay*, *Colón*, *Castilla* y *León*. En Gaeta se añadirá el mencionado *Isabel II*. Como puede comprobar, se trata de la división del Mediterráneo reforzada con las corbetas. Pero como no se recibe castigo por pedir, el brigadier Bustillo ha solicitado que se incorporen la urca *Marigalante* y la fragata *Cristina*. Es posible que nos concedan la urca, que se nos aparece como de primera necesidad y posibilitaría una logística propia, muy importante en aguas italianas.

—Pero nos mantenemos sin noticias concretas. Me refiero a la fecha de una posible salida a la mar.

—A la espera, pero estimo que será cosa de poco tiempo. Hace unos días tan sólo, el Gobierno español ha hecho público un manifiesto internacional en el que expone el incondicional apoyo ofrecido al Papa. Se refiere a todo aquel que se estime necesario, para que la cabeza visible de la Iglesia sea restituida al estado de libertad e independencia, de dignidad y decoro que reclama imperiosamente el ejercicio de sus sagradas funciones. España quiere actuar y no perder el terreno ganado. Pero Francia parece manejar los hilos de la posible intervención napolitana, piemontesa y sarda, para rebajar nuestras posibilidades de liderazgo. No olvide que en la orden de formación de esta escuadra, las instrucciones iniciales eran las de pasar a Gaeta de inmediato y permanecer en aquellas aguas con objeto de asegurar la sagrada persona del Papa, tanto en territorio italiano como si optase por pasar a España. Sin embargo, dicha orden quedó en suspenso hasta que se decidiera la fuerza a embarcar y fecha definitiva de salida.

—En ese caso, quedamos a la espera.

—Todos, especialmente los buques de vapor, deben apurar sus mantenimientos al máximo y aprovechar la cercanía al arsenal de La Carraca. Por cierto, ¿mantiene necesidad de víveres, carbón, aguada...?

—De carbón necesito solamente unas sesenta toneladas, para salir relleno de carboneras. Supongo que los víveres deberán ser para tres meses.

—En efecto.

—En ese caso necesitaremos rellenar, especialmente alimentos de salud y

legumbres. Pero me preocupa la calidad del carbón...

—Ya me han comentado casi todos los comandantes, las piedras de desastrosas propiedades que debieron embarcar en Barcelona. No se preocupe. El carbón que embarcarán aquí será de muy buena calidad. En cuanto a los víveres, que su segundo nos envíe un listado a la mayor brevedad, porque han de rellenar con urgencia... por si acaso. Bueno, olvidaba un asunto principal que me traía a su bordo. Mañana por la mañana, a once horas, reunión de comandantes en la cámara de la fragata *Cortés*. El brigadier ha decidido no esperar a nadie más para entrar en cabildeos.

—Precisamente pensaba efectuar mi presentación ante su autoridad...

—Lo hará mañana mismo, antes de la reunión.

—Muy bien.

Cuando volví a quedar en soledad, ordené al segundo que formara consejo de oficiales en su cámara. Ya saben quienes me conocen de cuadernillos anteriores, que siempre había defendido la opinión de que todos a bordo debían encontrarse al tanto de la situación que encaraba el buque, aunque en este caso particular nos faltaran noticias suficientes para aclarar al ciento el futuro. Y quedé satisfecho de mis hombres, entre los que no aparecía garbanzo dudoso hasta el momento. Aproveché para acuciar al segundo en el sentido de las peticiones a elevar a la comandancia, y quedar listos de todos los elementos por si se decidía una salida inminente.

Por medio de la lancha me trasladé al buque insignia en la mañana siguiente, con tiempo suficiente para efectuar mi presentación al jefe de la escuadra momentos antes. Y mucho debieron bogar mis hombres, porque la fragata *Cortés* se había atracado el muelle de carga en el otro extremo del puerto.

Debí sufrir alargada espera de recibo porque el brigadier Bustillo negociaba otros asuntos. Por fin, poco antes de la hora fijada para la reunión, y al paso de cámaras, me presenté ante él. Apenas pudimos cruzar unas pocas palabras.

—Me alegro de su presencia, Leñanza. Y siento mucho el reciente fallecimiento de su padre, a quien había tratado en varias ocasiones. Un gran hombre de la Armada que nos abandona.

—Muchas gracias, señor.

—Me gustaría charlar con usted, pero ya sabe que tenemos consejo de comandantes.

—Por supuesto, señor.

Si entro en completa sinceridad, debo aclarar que no me agradó al ciento el brigadier José María Bustillo en aquel primer encuentro. Ya saben mi personal manía de sacar conclusiones en base a un primer vistazo, y con escasos datos que analizar. Pero lo encontré un personaje distante y poco amistoso en el tono de su voz. Sin embargo, mostraba noble planta y físico de imparable actividad, aunque hubiese cumplido los cincuenta años.

En la junta de comandantes no escuché noticias nuevas de interés, sino una repetición un poco más detallada de la conversación mantenida la tarde anterior con

el mayor general. La única novedad apareció al final cuando, como si se tratara de una despedida, largó la perla más interesante.

—Como les decía, a partir de este momento deben encontrarse listos para salir a la mar a petición de la insignia. No dispongo de órdenes precisas, pero es muy posible que debamos trasladarnos al puerto de Gaeta y permanecer en aquellas aguas, de momento. Parece ser que las fuerzas del Ejército, que se encuentran acuarteladas cerca de Cádiz, pasarán a Barcelona, donde se prevé reunir los buques mercantes o de la Armada que han de transportarlos a Italia, otra decisión mantenida entre cruces. Llegado ese momento, destacaremos algunas unidades desde Gaeta para su debida escolta o transporte, a no ser que se decida el destacamento directo en el puerto catalán de algunos buques de la fuerza.

Tras las últimas palabras del brigadier Bustillo, se hizo el silencio en la cámara de oficiales. Pero en mi opinión y a pesar de la firmeza cifrada en las palabras de nuestro jefe, todo se mantenía en el aire y sin ninguna decisión tomada de firme. En verdad que no sabíamos ni habíamos entrado en el habitual periodo de ruegos y preguntas, o si el mando cerraba el consejo. Pero pronto el brigadier remachó este último apartado.

—Bueno, señores, si no aparece ninguna duda de orden, cierro este consejo. Apuren en beneficio de sus unidades los días que nos queden en territorio español, donde es más sencillo superar algún problema que les pueda surgir. Y eso es todo. Muchas gracias por su atención.

Nos retiramos en silencio. Y poco me gustaba aquella situación de casi plena incertidumbre. Porque todo lo anunciado quedaba establecido en vapores, sin confirmación de ningún aspecto importante. De esta forma y después de saludar a diversos comandantes, tomé la lancha para regresar a mi buque. Aunque pareciera que todo el pescado se encontraba servido, no concordaba con tal situación. En primer lugar, parecía un contrasentido haber comenzado a acuartelar las tropas en emplazamientos cercanos a la ciudad de Cádiz, para imponerles a continuación un inmediato traslado a Barcelona, en la otra punta de España. Pero tampoco comprendía que la flotilla se desplazara a Gaeta, sin una presencia mínima de fuerzas del Ejército. Además, quien mandaba las fuerzas expedicionarias, el general Fernández de Córdoba, todavía no había aparecido en escena ni mantenido una mínima conversación con quien mandaba la fuerza naval. En fin, un conjunto de interrogaciones y aspectos ignorados, que para nada tranquilizaban el espíritu.



Proa hacia Italia

Tal y como me dictaba la voz del duende tripas adentro, el tiempo comenzó a transcurrir a galope tendido y sin mengua, la conocida aceleración de los cuerpos navales, aunque todavía necesitáramos de algunos días para recibir la noticia definitiva. El completo de la fuerza nombrada para conformar la flotilla acabó por fondear en bahía, de acuerdo a los buques previstos, con la incorporación final e inesperada del pailebote *Bidasoa*. Cada unidad pudo diligenciar sus problemas propios y quedar listos de máquinas y aparejos para desempeñar una alargada comisión, tal y como se preveía. Tan sólo se negó al brigadier Bustillo el concurso de las dos unidades solicitadas en aparte a la Dirección General de la Armada, incluso la urca *Marigalante*, que ya se daba por concedida aunque, en verdad, no se tratara de necesidad de primer orden en mi modesta opinión. Por aquellos días vivíamos nerviosos y pendientes de que nos alcanzara la sesera alguna nueva interesante, bien fuera de las referentes a la guerra abierta con las fuerzas carlistas o las que nos debían llegar sobre las decisiones tomadas por el Gobierno acerca de la campaña a desarrollar en Italia.

Entre las confidencias recibidas dignas de mención, que corrían a mecha larga por las cámaras de oficiales, debo exponer en primer lugar la inmensa alegría que sentimos, al tener conocimiento de que el general Cabrera había sido herido de cierta importancia en una acción contra las fuerzas gubernamentales junto al río Ter. Las tropas legitimistas debieron retirarse sin componendas ante la tremenda superioridad del ejército isabelino, lo que mucho condicionó el resto de la contienda, con la moral carlista tendida bajo la estera. Las fuerzas bajo el mando del general de la Concha buscaban una acción decisiva que concediera el carpetazo definitivo a la guerra, aunque Cabrera consiguiera de forma muy hábil que sus hombres eludieran el cerco al que los sometían.

Por fortuna, nuestro ejército no cesaba en su intento, porque algunas semanas después sorprendían nuevamente a Cabrera en la localidad catalana de San Lorenzo de Morunys. Y aunque el experimentado *Tigre del Maestrazgo* consiguiera evitar la derrota definitiva y escapar una vez más del bloqueo tendido, se aseguraba que había enviado un personal recado al pretendiente don Carlos, afincado por aquellos días en el Reino Unido. En el mismo le indicaba la baja moral que se sufría en todas las tropas que defendían sus derechos, así como la imperiosa necesidad de que cruzara la frontera y se personara al frente de sus hombres. Por nuestra parte comenzábamos a visualizar que, en un próximo futuro, se podría liquidar la contienda dinástica con tintes de gloria.

Sin que se nos hubiese ofrecido aviso previo, dos días después del inicial consejo de comandantes, el brigadier Bustillo repetía la orden y nos reclamaba por señal de banderas en el buque insignia. Y bien saben los dioses viejos, que no albergaba una mínima recorrida de nervios en el pecho. Porque ya sabíamos que el jefe de la escuadra demostraba especial querencia por las reuniones de mandos, no siempre con razón abierta, cualidad que, no obstante, encontraba digna de alabanza. Una vez asentados en la cámara de oficiales de la fragata *Cortés*, nuestro jefe tomó la palabra con inesperada rapidez.

—Bien, señores, ha llegado el momento que esperábamos con cierta ansiedad y hemos de comenzar a faenar la partida sin demora. Son demasiadas las noticias corridas en mentideros de cámara, pero por fin debemos mover toneles y chilleras sobre una base cierta —dirigió la mirada en abanico, al tiempo que ofrecía una sonrisa de triunfo—. Esta escuadra al completo abandonará las aguas gaditanas con las primeras horas del día de pasado mañana. Se nos unirá el vapor *Piles*, que acaba de fondear en la bahía, aunque no se encuentre formalmente alistado en esta fuerza. De acuerdo con la información expuesta en el código de escuadra que les ha sido entregado por mi mayoría general, se adoptará el orden de marcha número tres, con lo que se separarán las formaciones en línea de los buques de vela y vapor. Trazaremos derrota directa hacia el cabo de Gata. Y una vez tanto avante con el citado accidente, se dividirá la fuerza. Por una parte, los vapores *Piles* y *León*, bajo la voz del comandante del segundo, se dirigirán hacia el puerto de Barcelona, donde quedarán asignados en mando temporal al capitán general de Cataluña. Y en tal situación se mantendrán hasta que las fuerzas del Ejército bajo el mando del teniente general Fernández de Córdova embarquen en los buques que se asignen. Por otro lado, la parte gruesa de la escuadra enmendará la proa para arrumbar sin mengua hacia el cabo Spartivento, extremo meridional de la isla de Cerdeña, para, una vez librado, aproar directamente al puerto napolitano de Gaeta, nuestro seguro y definitivo destino.

Mientras hablaba, el brigadier Bustillo señalaba con un puntero los diferentes accidentes mencionados en una carta general del Mediterráneo occidental. De nuevo se detuvo para mirarnos en redondo. Parecía muy satisfecho en aquella fría y ventosa mañana, una situación nada parecida a la del caso precedente. Pero ya continuaba sin pausa en la cresta.

—En Gaeta se incorporará a esta escuadra el vapor de ruedas *Isabel II*, bajo el mando del capitán de fragata sin antigüedad don José Antonio Montes. Como saben, se trata de la unidad enviada en adelanto semanas atrás para mantenerse a disposición y órdenes del Papa. Nuestra principal misión será la de apoyar al Santo Padre y protegerlo, llegado el momento de necesidad. Y si así se requiere, patrullaremos las aguas que se estimen oportunas hacia el norte, en evitación de posibles apoyos a los revolucionarios. También se contempla emprender otras misiones que puedan aparecer como necesarias, de acuerdo a la situación nacional o internacional que allí

encontremos. España no desea inmiscuirse en la política de los Estados Vaticanos, sino solamente restituir la autoridad de la Santa Sede tal y como le corresponde.

Bustillo golpeó con fuerza el atril, como si se sintiera personalmente afectado por la triste situación política que sufría la Santa Sede. Evitó el gesto de dureza que había aparecido en su boca, antes de continuar.

—Muchos de ustedes se preguntarán sobre las posturas adoptadas por otros países católicos y quiero enumerarlas de corrido. En primer lugar, Francia ejerce su habitual papel de no comer, pero no deja que nadie maneje la cuchara al gusto. Hace fracasar muchas reuniones, pero por fin se ha sabido que pretende enviar de forma inminente una fuerza de ocho mil hombres al puerto de Civitavecchia, cercano a la capital. El Gobierno entiende que Francia no busca apoyar a naciones aliadas en una empresa conjunta, o proteger la figura del Papa, sino actuar directamente sobre Roma, derrotar a los revolucionarios en su feudo principal y enmarcar el laurel de la empresa como un éxito nacional francés. En fin, a título personal, entiendo que se trata de una repetición en la historia de esa prepotencia gabacha.

Los gestos en el rostro de nuestro brigadier no pulsaban en dudas, ni mucho menos.

—La pasada semana llegó a manos del Gobierno la petición del cardenal Antonelli en la que solicitaba, en nombre del Papa, la necesaria intervención. También se recibía una propuesta de acción conjunta hispano-apolitana, procedente de Viena y París. En este momento, además de nuestra partida y que, de esa forma, todos comprendan que España se encuentra dispuesta a actuar, el Gobierno ha ordenado que la fuerza en preparación de diez mil hombres quede acantonada cerca de Barcelona, bajo el mando del general Fernández de Córdova. Moverá las fichas cuando lo considere oportuno.

El brigadier Bustillo tomó un pliego del atril, como si hubiese olvidado algún punto importante de los que debía exponer. Asintió en silencio antes de continuar.

—Sin embargo, Francia, también en acuerdo con sus retorcidos y habituales manejos políticos, se ha retractado del apoyo ofrecido pocas semanas atrás a España y a Nápoles. Al mismo tiempo, acaba de estallar en el norte de Italia una nueva guerra austro-sarda, aunque se prevé que sea de corta duración y con un fulminante éxito vienés. En fin, como la situación parece altamente peligrosa, el Gobierno ha preferido que una gran parte de esta escuadra salga hacia Gaeta y allí muestre nuestro pabellón. Que todos comprueben a las claras nuestra intención de inequívoco apoyo al Santo Padre, pero de momento sin fijación de fuerzas terrestres. No obstante, en cuanto Francia reemprenda la empresa hacia Roma, que lo hará en escaso tiempo, y finalice la guerra en el norte de Italia, se ordenará el embarque de nuestras tropas. Con antelación suficiente, destacaré algunas unidades desde Gaeta para que se dirijan a Barcelona y colaboren en la misión de transporte de nuestras tropas.

Bustillo giró una nueva y rápida mirada, para comprobar la permanente atención de sus comandantes. Y por todos los dioses de la mar, que no perdiáramos una sola de

sus palabras.

—Tal y como se preveía, deberemos actuar en conjunción con el reino de Nápoles, cuyo Rey ha ofrecido que sus fuerzas queden amparadas bajo el mando español. Sin embargo, esta nación prefiere adoptar una situación pasiva, solamente establecer una línea de contención hacia el sur. Nuestro Gobierno, por el contrario, está decidido a evitar el corrimiento de los revolucionarios en cualquier dirección, especialmente hacia el sur y sudeste, así como perseguirlos y enfrentarlos si es preciso. En fin, señores comandantes, esto es todo lo que puedo comunicarles hasta ahora. Quedan en el aire algunas decisiones importantes, que no podremos afrontar hasta que los acontecimientos tomen cuerpo. Preparen sus buques para la inminente salida a la mar. Y que la Santa Patrona nos conceda buena mar y vientos propicios.

El consejo se cerró sin mayor información de realce. Solamente tomó la palabra el mayor general, que deseaba exponer algunos asuntos periféricos y de orden interno para las diferentes unidades. El *Blasco de Garay* quedaba nombrado como segundo cabo de su línea, lo que poco o nada me preocupaba. Porque ya se sabe que con los buques de vapor es tarea sencilla mantener la formación ordenada, sin andar con cuatro ojos a los aparejos y permanente cálculo del andar. Por mi parte, regresé a bordo del *Blasco* con el ánimo ligeramente en suspenso. Por una parte, me encontraba feliz de arrancar la empresa y proceder a cubrir derrota hacia las costas italianas. Sin embargo, también pensaba que iniciábamos una importante empresa, teóricamente católica y conjunta, sin acuerdo firme con Francia, sin haber entrado en inteligencia alguna con Austria, sin contar verdaderamente y en concreto con Nápoles, y con la figura del Papa como único y verdadero aliado. Muchos en España comenzaban a preguntarse, ¿para qué enviamos fuerzas a Italia? ¿Qué fin persigue el Gobierno? Y no entendía esta última pregunta, repetida hasta la saciedad en los medios de prensa. Porque bien sabíamos lo que pretendía el presidente Narváez: sacar a España del ostracismo y posibilitar su entrada en la política europea con voz propia. Y reconozco que aplaudía aquella postura.

Con las primeras luces del día séptimo del mes de enero, levamos anclas a la orden sin que saltara bola negra en ninguna unidad. Poco a poco, la escuadra entera acabó por mostrar cabeza fuera de la bahía, momento en el que se ordenó la formación de marcha prevista. Y si los buques de vapor lo hicieron con una diligencia admirable, no fue así con los de aparejo vivo, a causa de un soplo elevado en miserable ventolina del nordeste, que no auspiciaba buenas condiciones para las corbetas y bergantines. Pero como los vientos se muestran tan casquivanos y mudadizos en aquel especial escenario geográfico, a la altura del cabo Trafalgar se entablaba un poniente fresco de fuerza y al alza, que bendijeron en palmas los buques aparejados a vela.

A la altura del cabo de Gata, tal y como se había previsto, se ordenó que los vapores *Piles* y *León* procedieran en acuerdo a las particulares órdenes recibidas. Ambas unidades, con demasiado humo negro en sus chimeneas, enmendaron el

rumbo a babor. Para el resto de la fuerza se ordenó el orden de marcha número cuatro, con los buques de vapor en línea hacia levante, mientras los de vela se situaban con cierta independencia por ambas bandas. Y al observar la derrota a seguir en la carta, me animó pensar en el elevado número de millas que nos restaban por la proa. Deberíamos navegar entre la costa africana y las islas Baleares, hasta alcanzar el extremo sur de la isla de Cerdeña, la bella ínsula Sardinia con el cabo Spartivento en lanza hacia el sur, momento en el que deberíamos enmendar ligeramente a babor para enfrentar la última parte de nuestra derrota hasta el puerto italiano de Gaeta.

* * *

La navegación se ralentizó bastante, mucho más de lo que el brigadier Bustillo habría deseado. En primer lugar, a unas setenta y cinco millas de la isla de Ibiza, nos saltó un nordeste a la contra, que acabó por aumentar espuma hasta entrar en estadía de temporal. Y aunque no alcanzara la manta negra, bien que nos hizo sufrir por las dos bandas. Incluso todos los vapores acabaron por tomar la capa de vela recia y quedar a verlas venir, que no cabía otra maniobra de salvamento. Los efectos se dejaron ver con maldita exactitud. Porque después de luchar con olas blancas y vientos aturbonados durante más de tres días eternos, algunos buques presentaban daños de necesaria y urgente reparación. Y aunque el brigadier bufara en soplos negros por ambas bandas, no tuvimos más remedio que dirigirnos hacia el puerto de Ibiza, algunos buques armados en bandolas, donde fondeamos al abrigo propio. Y necesitamos más de ocho días para congregarse a todas las unidades de la escuadra, con el bergantín *Volador* en funciones de batidor, en busca de los buques desperdigados por la acción del temporal.

Poco más de dos semanas necesitamos para restañar las heridas recibidas en cascos y aparejos. De forma especial, la corbeta *Villa de Bilbao* debía armar el bauprés con nuevos tirantes y moco de fortuna, el vapor *Vulcano* guindaba el mastelero del trinquete a la voz y nosotros trincábamos de nuevo uno de los cañones bomberos, desempernado por un duro golpe de mar y con destrozos en recorrida. Aún así, no todos pudieron superar el trance por sus propios medios. El vapor *Castilla* había sufrido deformaciones graves en la rueda de estribor, por lo que se decidió su regreso al arsenal de Cartagena y que procediera hacia el puerto de Gaeta con independencia una vez reparado.

Además de los daños expuestos en propulsión y aparejos, también se había producido cierta degradación en el almacenamiento de la aguada y los víveres. No obstante, nuestro jefe decidió que se tomarían las medidas oportunas al arribo de la escuadra a puerto italiano. No estaba dispuesto a perder una sola jornada más. Por tal razón, entró en danza de aquelarre satánico cuando sufrimos una encalmada de varas a la altura de la isla de Cerdeña, que apagó todo el trapo durante más de cuarenta horas. Los que desdeñaban la navegación clásica, afirmaban en sordina que así se

pagaba el tributo de amparar buques de vela, que del soplo dependían.

Por las razones expuestas, la navegación pretendida al día y la hora se vino cuerdas abajo sin remedio. Repito una vez más, que es tan cierto como la existencia de la vida y la muerte, que en la mar el hombre propone y la gran señora de las aguas dispone. Seguro que algunos personajes de secano, bien atrincherados en faldas de tierra, se preguntarían por esa perezosa escuadra que necesitaba tanto tiempo para recorrer poco más de mil millas de distancia. No podrían comprender lo que habíamos soportado, el peligro cierto atravesado, que hubiésemos sufrido la pérdida de tres marineros caídos a los fondos de Neptuno y más de treinta se movieran a bordo de sus buques con huesos descoyuntados. Pero así se reta nuestra vida en la mar sin remisión, pocas veces comprendida en tierra.

Por causa de tanto elemento atravesado a la contra, no se produjo el milagro festero hasta bien entrada la mañana del día 14 de febrero. Y no me estimen exagerado de formas, que así lo defino por propio convencimiento personal. El tan esperado momento se cumplió al avistar en el manto del horizonte el precioso golfo de Gaeta, en el que aparecía enclavado nuestro puerto de destino. Y en los últimos estertores de la derrota, como paralizados de cuerpo y alma, cerrábamos distancia con inesperada y deseada lentitud. En aquellos especiales minutos y como rendido homenaje a nuestro esfuerzo, el soplo había caído a cero y la mar serpenteaba en láminas de plata, de tal forma que la ciudad se reflejaba en la superficie de las aguas como si se tratara de un celestial espejo.

Gaeta, la incomparable perla del Lazio, se alzaba misteriosa en la punta del monte Orlando, acantilado rocoso en rampante caída sobre el mar Tirreno, conectada con tierra a través de una lengua baja y arenosa. Y como extraordinaria coronación del monte, extendido de levante a poniente, se avistaba lo que bien podía ser considerado como un majestuoso castillo, aunque más tarde se nos informara de que se trataba del conocido mausoleo perteneciente a Lucio Munazio Planco, famoso político y militar de la inmortal República Romana. No era de extrañar, que la ciudad hubiese destacado en la antigüedad como uno de los lugares más escogidos por los patricios romanos para descansar del tumulto capitalino.

A la vista cercana de la ciudad, cuando la proa de la fragata *Cortés* rompía lanza con el castillo de Angioino, escuchamos el retumbo del cañón en la distancia. Se trataba de las salvas de honores con las que se recibía en gloria de pólvora a la escuadra española, disparados desde el mencionado castillo. Un conjunto de salvas blancas, que se elevaban de forma perezosa a los cielos en caprichosos bucles. Y como estaba previsto a bordo, todos los buques españoles contestaban, a la orden de la capitana, al saludo en la forma y número que marcaba el obligado ceremonial marítimo.

Puedo asegurar sin faltar a la verdad en una sola palabra, que desde aquel primer momento, cuando la torre de la Santísima Anunciación destacaba en el horizonte, quedaba mi alma completamente hechizada. Incluso podría declarar que caía rendida

en amores por la costa y la tierra italiana, a la que dediqué un especial fervor desde aquellos momentos. Por fortuna, a lo largo de los siguientes años pude observar con cierto detalle casi toda su línea de costa occidental, en la que precisamente destacaba dos puntos por encima del resto: el golfo de Gaeta y la bahía de Nápoles. Debido a su especial orografía y privilegiada situación geográfica, Gaeta había sido secularmente denominada como *la llave de Nápoles*. Y bien que lo demostró don Gonzalo Fernández de Córdoba al capturarla para las armas de España, tras la grandiosa batalla de Garellano. También era digno de mención el hecho de que ahora llegaran las fuerzas españolas bajo el mando del general Fernández de Córdoba, descendiente de aquel Gran Capitán, cuya lealtad no fuera nunca comprendida por el Rey Católico.

Puedo adelantar en conjunto de sensaciones, que mucho disfruté de lo que desde entonces he denominado como *mi periodo italiano*. Y hablo de un gozo sentido tanto en la mar como durante las muchas ocasiones en las que pisé tierra. Aunque, de acuerdo con el proceder habitual de nuestro jefe, esperaba como primera medida una reunión de comandantes en el buque insignia, marré por completo en tales predicciones. Una hora después del fondeo de la escuadra, la falúa del brigadier, primorosamente empavesada en oros, se dirigía hacia el muelle principal de Gaeta. Don José María Bustillo, uniformado en gala de palacio, deseaba presentar sus respetos al Sumo Pontífice. Y según nos comentó posteriormente el mayor general, si nuestro comandante en jefe abandonaba la fragata con la emoción marcada en el rostro, aumentaba hasta alcanzar límites infinitos cuando le comunicaron que iba a ser recibido en audiencia privada por Pío IX en persona.

El brigadier Bustillo recibió un espadín de honor como obsequio especial de las mismas manos del Santo Padre, pieza que guardaría como el máspreciado de sus tesoros por el resto de sus días. Pero asimismo y por boca del Secretario de Estado, se le comunicaba la firme intención del Santo Padre de revistar a la fuerza naval española y bendecir las velas de Su Majestad Católica como un merecido homenaje. Y también es fácil conjeturar las órdenes que recibimos a bordo de los buques a continuación. Porque cada unidad debía manejar cubiertas, aparejos y hasta la última chaza podrida del buque en brillantina dorada, como jamás había podido ser revistada, así como preparar todas y cada una de las acciones que se prevén en el ceremonial marítima para un caso tan excepcional y único como el que se presentaba. Y juro que empleo las mismas palabras dirigidas por el brigadier a los comandantes.

Según nos comentaron de forma repetida, en verdad que la emoción había embargado al Santo Padre cuando había comprobado por uno de los ventanales de su residencia la presencia de tal número de velas y buques bajo pabellón español, unidades de la Real Armada que llegaban a Italia para ser puestas bajo su santa mano y en su defensa. Y pensando en los pormenores que nos atacan en la vida temporal, la primera consecuencia que se podía obtener, de rotundo éxito político, sería que a partir de aquel momento se evaporara la malquerencia vaticana hacia el régimen isabelino y su permanente negativa a reconocer a doña Isabel como legítima Reina de

España.

Aunque durante bastantes jornadas dedicamos hasta el último de los suspiros para embellecer cada madera, metal o lienzo del buque, incluso las gaviotas que se posaban perezosamente en las vergas, llevamos a cabo otras actividades que mucho me agradaron. La primera y principal la recibimos de la mano del cardenal Mario Bartollini, camarero privado del Papa, por quien fuimos invitados los comandantes y oficiales de los buques a una misa en el santuario *della Santissima Annunciata*. Durante la ceremonia intervinieron unos coros juveniles con voces más propias de ángeles, que en poco podían envidiar a los mejores de Toledo, Burgos o León. Posteriormente, giramos un recorrido a la ciudad, que tanto recordaba hechos y glorias de la historia española. Porque el completo nombre del castillo se aparecía como Angioino-Aragonese, algunos palacios mostraban nobles blasones españoles, y la puerta de entrada a la ciudad se conocía como Porta de Carlos III, nuestro Rey que también había disfrutado de la corona napolitana. Y es en esos momentos cuando percibimos con realismo y sin absurdos mensajes la labor de España en la Historia, ya fuera en Europa o en Ultramar.

Conforme transcurrían los días y se avecinaba el momento cumbre, así definido en todos los buques de capitán a paje de escoba, aumentaban los nervios con difícil remanso. Y estimo que se elevaron los pulsos cuando, en un nuevo Consejo de Comandantes, el brigadier Bustillo nos comunicaba que la ceremonia papal se fijaba para el día 6 de marzo, una fecha que debía quedar grabada en la historia particular y general de los barcos españoles y de la Real Armada. Porque, como aseguraba nuestro jefe, se trataba de la primera y única ocasión en la que un Pontífice revistaría a una fuerza naval y acabaría por embarcar en una de nuestras unidades, para bendecir al conjunto de tablas y corazones.

Como no sólo de razón espiritual se mantienen los cuerpos, aplaudimos muy a fondo que por las autoridades portuarias, sabiamente dirigidas desde la Curia, se nos concedieran todas las facilidades en el necesario acopio de víveres. Y bien que mostramos a bordo sonrisas de látigo, al observar la cantidad y calidad de carnes, pescados, legumbres, frutas y vinos, sin olvidar una especie de aguardiente con fuerza y cuerpo más propio de Ulises, al que los italianos denominaban como grappa. Porque no recordaba haber probado un caldo de tan alta graduación, incluso por encima de algunos orujos españoles. Y bien que grapaba aquel divino brebaje las tristezas al olvido, sin dejar un solo resquemor en el aire. Sin embargo, no se presentó de tan buen cariz el asunto del carbón, que tanto nos preocupaba. Pero como las facilidades a disposición no cesaban, por las autoridades del Santo Padre se fletaron unas gabarras, para que navegaran hacia otro puerto cercano donde se aseguraba la existencia de unas piedras negras de excelente calidad.

Como toda providencia acordada llega en esta vida, aunque se estime en principio alejada por siglos de nuestra existencia, entramos en la jornada señalada. Amaneció el sexto día de marzo de excelente cariz, con sol radiante, temperatura benéfica y un

ligero soplo del sudoeste, que beneficiaba en mucho los cuerpos anudados. Las unidades de la escuadra habían enmendado el fondeadero para quedar más próximas a tierra y muy ajustadas entre sí, lo que las condiciones de viento y mar concedían, hasta formar una línea orientada en el sentido noroeste-sudeste. Y como última variación, de las muchas ordenadas, en los días anteriores se había notificado que el brigadier Bustillo mudaba su insignia a bordo de la corbeta *Villa de Bilbao*, que había sido la designada por el Santo Padre para embarcar y desde su cubierta ofrecer la bendición episcopal a las dotaciones. Esta noticia, cuya razón nunca llegué a comprender en su conjunto, había hecho feliz al comandante de la corbeta, capitán de fragata Antonio Osorio, como si le hubiesen concedido el más alto honor que en toda su existencia podía recibir.

De acuerdo con el horario y protocolo establecidos, que el brigadier Bustillo nos había comunicado de forma más que repetida en tres consejos de comandantes, a las once de la mañana comenzaron los actos. Por medio de los anteojos comprobamos la parsimoniosa y ceremonial procesión del Santo Padre en su silla gestatoria, portada al hombro duro por diez nobles, hasta el muelle, donde se encontraba atracada una majestuosa falúa que mostraba los colores del Vaticano. Con extrema lentitud, el Sumo Pontífice era ayudado para embarcar en la cámara, momento en el que el viento hacía tremolar con ligereza sus ropajes blancos. Con la bandera pontificia izada en linguete a proa, la embarcación desatraca de un pequeño muelle de la ciudad, situado en su parte más oriental. El Santo Padre, sabiamente aconsejado, deseaba pasar revista a todos los buques a muy corta distancia y de vuelta encontrada^[23], comenzando el desfile naval desde el más alejado de tierra. Por mi parte consideraba haber sido muy afortunado con la disposición de fondeo. Porque el hecho de haber largado las anclas en tercera posición a contar desde tierra, entre las corbeta *Villa de Bilbao* y el vapor *Vulcano*, me situaba a cien varas del buque que sería visitado directamente por Su Santidad.

El recorrido hacia fuera fue realizado por la falúa papal a suficiente distancia, como si deseara enmascarar su figura hasta el último momento. De esta forma, al llegar a la altura del primer buque, el bergantín *Volador*, el Papa, de pie en la cámara de su embarcación, saludaba con su mano mientras los buques de la escuadra habían cubierto vergas, pasamanos y tangones, listos para efectuar lo que en el ceremonial marítimo se denomina como *saludo a la voz*. Y cuando Pío IX llegaba a la altura de cada uno de los barcos, pico con pico, podía escuchar estruendosos vivas dirigidos a su persona.

Según palabras de monseñor Antonelli dirigidas al Nuncio Apostólico en la Corte Católica, el Santo Padre se sintió tan emocionado en aquella revista naval, que incluso llegaron a rodar lágrimas de felicidad por sus mejillas. Y el desenlace final se produjo cuando, alcanzado el costado de la corbeta *Villa de Bilbao*, ayudado por dos oficiales de la dotación comenzaba a subir por el portalón instalado en la banda de babor. Debo aquí señalar, que dicho portalón había sido fabricado por los mejores

maestros carpinteros de la escuadra pocos días antes, de forma que su anchura, vara y media, así como sus cualidades de escalones con escasa altura y agarres firmes, ofrecieran la mayor seguridad a nuestro Santo Padre. Y en comentario cerrado puedo opinar que me parecieron necesarias las medidas de seguridad tomadas al comprobar la figura de Pío IX, de un volumen más que generoso, detalle que se distinguía a pesar de las capas sueltas. Aunque sonreía con abierta felicidad, me pareció persona de lentos y difíciles movimientos, así como rostro ligeramente abotargado. Porque no debemos olvidar que el Santo Padre cumpliría el próximo 13 de mayo la edad de cincuenta y siete años. Entendí para mis adentros, que debía haber sufrido graves y duras experiencias en los últimos meses, que lo habían avejentado en exceso.

Cuando el Papa pisaba la meseta de la corbeta *Villa de Bilbao*, con órdenes de corneta y tambores se rompía canasta en el pico de la cangreja de la corbeta, para desplegar una impresionante enseña personal del Papa. Al mismo tiempo, el brigadier Bustillo y el comandante de la corbeta, rodilla hincada en cubierta, besaban con emoción el anillo de San Pedro. En respuesta inesperada, el Papa los elevaba con sus brazos, al tiempo que agradecía de forma repetida los honores recibidos. Y sin pausa, se dirigían al alcázar donde se había instalado un sitial con brazadas de terciopelo, pasamanos de bronce y cables de seda recién trenzados. Cuando el papa accedía a él, a un toque de corneta en la capitana todos los hombres de la escuadra hincaban la rodilla contra la cubierta, momento en el que el Santo Padre bendecía a las dotaciones y los buques de la Real Armada, que la Reina Católica había enviado para su protección y defensa.

Puedo jurar que jamás olvidé aquella experiencia, como si el acto de revista y bendición ofrecido por el antiguo cardenal Ferretti, sucesor del Papa Gregorio XVI, mostrara réditos suficientes para conformar una vida completa. Supongo que todos lo comprenderán porque no se vive un acontecimiento de tal impacto emocional todos los días. Mucho tiempo después, todavía recordaba a la perfección el rostro sonriente del Papa al pasar a escasa distancia del costado de mi buque, momento en el que bendecía nuestras almas de forma pausada, una bendición que calaba en mi alma hasta rendir banderas. Jamás había soñado con encontrarme tan cerca de quien mandaba sobre la entera Iglesia Católica, el heredero de la Silla de San Pedro.

Tras la ceremonia, que se alargó por encima de lo marcado en el protocolo en más de tres horas, y aunque se le hubiese ofrecido la posibilidad de un almuerzo a bordo del insignia, el Santo Padre, visiblemente agotado, embarcaba de nuevo en su falúa para regresar a su residencia. Y no sin esfuerzo, porque cada escalón descendido parecía desencadenar una dura prueba, que nos hacía sufrir a todos los que podíamos observarlo. Aunque se desarrollara por fuera de los actos oficiales establecidos, la falúa del Santo Padre, por su orden directa, volvía a desfilar por los costados de los buques que, también por propia iniciativa de los comandantes, rendían honores a la voz en una emocionante despedida.

Como parecía que el viento refrescaba al cuarto y la mar cabrilleaba en exceso,

una vez que el Papa desembarcaba en el muelle de Gaeta, el brigadier Bustillo ordenaba recuperar las iniciales situaciones de fondeo. Y con orden se llevó a cabo la maniobra, de forma que, en el caso particular del *Blasco*, debimos alejarnos de tierra en unas ochocientas yardas. Comprobamos que las dos anclas mordían la arena con fuerza, para quedar en tranquilidad celestial. Porque así nos sentíamos todos en aquellos momentos, todavía con la visión del Santo Padre y de sus bendiciones ancladas con argamasa de fuerza en el pecho.



Traslado de tropas

Tras la emotiva experiencia sufrida con la ceremonia de bendición del Santo Padre, quedamos un tanto agostados de cuerpo y alma, como si hubiésemos cumplido la misión principal concedida a la escuadra. Y nada más lejos de la realidad, aunque en las tres o cuatro semanas siguientes apenas pensáramos que deberíamos tomar parte en los movimientos que se iban desarrollando por tierras italianas. Por tal razón, durante bastantes días, tan sólo nos concentramos en las noticias que nos llegaban de España, gracias al compromiso casi permanente del ministro español Martínez de la Rosa con el brigadier Bustillo. Y debo aquí señalar en sincera alabanza, que el avezado político no descansaba un solo día en su misión de información y establecimiento de contactos, recorriendo muchas leguas en su carruaje por ciudades y pequeñas localidades italianas.

Gracias a la información del diplomático y la alegre locuacidad de sus ayudantes, tuvimos conocimiento de que las tropas isabelinas habían dado comienzo a una política muy agresiva contra los carlistas en toda la zona septentrional catalana. Si, por una parte, las tropas legitimistas del general Marcelino Gofau eran aniquiladas en toda línea por el ejército liberal, el mismísimo general Cabrera debía emprender una dura retirada después de combatir a sangre y fuego en el santuario de Pinos. Pero más importante todavía se presentó el mes de abril, en el que el pretendiente al Trono intentaba cruzar la frontera y entrar en España para ponerse al frente de sus tropas. Antes de conseguirlo y muy controlado en todo momento por el servicio de información español, que transmitía cada uno de sus pasos a nuestros vecinos del norte, el conde de Montemolín era identificado y prendido por las fuerzas de la policía francesa. Se produjo un enorme revuelo de noticias encontradas en la Corte, con dilaciones y discusiones de todo tipo, así como dudas abiertas en las autoridades francesas de las que, en verdad, mucho se desconfiaba. Por fin, el Gobierno galo decidió la expulsión del Pretendiente de territorio francés y la obligación de regresar al Reino Unido. De esta forma, la pequeña Corte carlista embarcaba en el puerto de Rochefort, para pasar definitivamente a su exilio británico.

Si la moral de las tropas legitimistas se movía en el andarivel, la detención y expulsión del intitulado como Carlos VI supuso el mazazo definitivo. El día 23 de abril, el prestigioso general Cabrera, en el que se cifraban las últimas esperanzas, se veía obligado a traspasar la frontera con sus exiguas fuerzas y entrar en Francia. También en esta ocasión era detenido por la policía francesa, que lo conducía en obligado internamiento al puerto de Tolón. Todos los factores vaticinaban un fin de la guerra, que se daba por concluida en pocas semanas. Porque el día 14 de mayo

cruzaba la frontera la última partida carlista, que dirigían los hermanos Tristany, con lo que se daba carpetazo a la nueva contienda civil, llamada como Guerra de los Matiners, Movimientos Legitimistas en Cataluña o, con posterioridad, Segunda Guerra Carlista.

En cuanto a los asuntos italianos, poco se movía el ajedrez de fuerzas y acaecimientos, aunque algunas noticias ofrecieran especial envidia. La primera de ellas que se nos concedió fue la llegada de los ocho mil hombres franceses a Civitavecchia, lo que movió al Gobierno español a actuar de inmediato y concretar el envío de nuestras tropas desde Barcelona. En la última conferencia de naciones católicas se habían delimitado con claridad las zonas de actuación de cada una, y España deseaba ocupar la suya en el sur-sudeste, en teórica colaboración de los napolitanos.

Con anterioridad, en la primera semana de abril, por parte española se pensaba en la necesidad de asegurar el puerto y localidad de Terracina, a escasas millas al norte de Gaeta, dadas sus mejores características para la llegada de las tropas y posibilidad de establecer al mismo tiempo un amplio frente de actuación. Como de acuerdo al tratado signado, se necesitaba la aquiescencia del Rey Fernando de las Dos Sicilias, Martínez de la Rosa argumentó la posibilidad de que el mencionado puerto fuese utilizado para la llegada de voluntarios revolucionarios en territorio napolitano. Y caló fuerte en el espíritu de don Fernando el aguijón preparado. Por fin, se decidió efectuar la acción conjunta, en la que tomarían parte cinco buques de nuestra escuadra y dos napolitanos, estos últimos bajo el mando del capitán de navío Gabriel Gamaralla. Toda la fuerza se movería bajo el mando conjunto del brigadier Bustillo.

El *Blasco de Garay* fue uno de los buques escogidos para la operación, a la que se sumaron la fragata *Cortés* con la insignia, así como los vapores *Vulcano*, *León* y *Castilla*. Por parte napolitana se incorporaban los vapores *Sentinella* y *Cassiopea*, que fondeaban a escasas yardas de nosotros en la última semana de marzo. Abandonamos el fondeadero de Gaeta el día primero de abril, para establecer una derrota hacia fuera, con la intención de entrar en Terracina desde el nordeste. Y aunque no se sospechara con alguna mínima certeza la posibilidad de buques en apoyo de los revolucionarios y los posibles transportes de tropas aludidos en conveniencia, porque no disponían de una sola unidad, el *Castilla* fue designado para destacarse en descubierta y llevar a cabo una inspección general del escenario.

Cuando el vapor *Castilla* regresaba a nuestra altura con las esperadas noticias de inexistencia enemiga, la fuerza al completo establecía derrota directa al puerto de Terracina, donde fondeábamos dos días después. Con extraordinaria celeridad, el mayor general de la escuadra era destacado por su jefe a tierra, en unión del capitán de navío Gamaralla, donde se entrevistaron con las autoridades locales del puerto napolitano, que se pusieron a las órdenes y disposición de lo que el representante de don Fernando deseara. Mientras tanto y para cubrir el expediente de la farsa impuesta, dos lanchas de la fuerza española pasaban a inspeccionar los buques

presentes en puerto. Y poca carnaza se nos servía en la ocasión, porque además de unas pocas balandras y tarquinas propias en las faenas de pesca, sólo aparecían fondeados dos pailebotes y un vapor con bandera británica, que no ofrecieron sospecha alguna en carga o flete tras ser repasados en línea.

También me agradó contemplar la población de Terracina desde la mar, una nueva estampa a grabar en mi mochila marinera. Muy abierta en arco hacia las aguas, en la distancia se podían observar una importante cantidad de monumentos que reflejaban su importante pasado romano y medieval. Según nos explicaron, había sido una localidad muy empleada en la época romana como balneario, gracias a sus aguas termales interiores y posibilidad de tomar las marinas en edificios que penetraban desde tierra hasta las extensas playas de fina arena.

Una vez asentada nuestra posición en Terracina, el brigadier Bustillo ordenó el habitual Consejo de Comandantes, al que acudieron también invitados los mandos napolitanos. Ahora con maneras un tanto más engoladas y diplomáticas, nuestro jefe entró de lleno en las misiones que deberíamos encarar.

—Bien, señores, debemos felicitarlos por haber conseguido asegurar este importante puerto, sin que hayamos encontrado oposición alguna.

Entendí que Bustillo lanzaba aquellas palabras para completar el argumento esgrimido ante los napolitanos.

—Ahora y una vez que los franceses han arribado con sus fuerzas en Civitavecchia, se me ha ordenado pasar de inmediato a Barcelona para embarcar las tropas expedicionarias que, bajo el mando del teniente general Fernández de Córdova, hemos de trasladar a Gaeta. Se estima que en un primer escalón embarcarán en los buques de la escuadra unos seis mil hombres, que desembarcaremos en el mencionado puerto. Y se prepara una segunda tanda de unos cuatro mil, que desembarcarán precisamente en este puerto de Terracina. En conjunto y como se preveía desde un principio, un total de unos diez mil hombres. Tan sólo quedará en Gaeta el vapor *Isabel II*, que se mantendrá a disposición y servicio del Santo Padre, como había actuado antes de nuestro arribo. Aprovecho la ocasión —ahora Bustillo mostraba una agradable sonrisa— para agradecer como es debido la colaboración recibida de los buques napolitanos, con el capitán de navío Gamaralla al frente, que ahora quedan en libertad para proceder en acuerdo con sus órdenes nacionales particulares.

El capitán de navío Gamaralla elevó su imponente figura, un hombre de unas dos varas de altura y fuerte complexión, para declarar.

—Ha sido un verdadero honor para estas unidades de la Real Marina de Nápoles bajo mi mando, señor brigadier, haber colaborado con nuestros aliados españoles. Espero que dispongan de toda la suerte y ventura para llevar a cabo las operaciones previstas, con el éxito que vaticino en plena seguridad.

Como si se produjera una nueva y prevista aceleración de efectos, aquella misma tarde fondeaba frente a Terracina el resto de los buques españoles, de acuerdo a las

órdenes dictadas con anterioridad por el brigadier Bustillo. Y a última hora, el jefe de la escuadra decidía un cambio notable de intenciones, al establecer que quedara fondeado en Gaeta al servicio del Pontífice el vapor *León* en lugar del *Isabel II*, por problemas aparecidos en el primero que necesitaba un recorrido de calderas inmediato. Se trataba de una clara demostración de la inexistente amenaza que se podía esperar en aquellas aguas. No estoy seguro de que se notificara al Santo Padre la situación real del buque nombrado para su personal servicio, que debería mantenerse inmovilizado por un periodo mínimo de tres semanas.

Nos preparamos para levar las anclas en la mañana del día siguiente, por lo que dediqué unas últimas miradas de futura añoranza hacia el puerto de Terracina y sus alrededores. Pero antes de abandonar aquel precioso escenario, todavía nos alcanzó una noticia de bulto sobre los asuntos italianos. Se trataba de la derrota sin paliativos de los soldados franceses llegados a Civitavecchia ante las tropas de Garibaldi, ocurrida bajo los muros de Roma en los días finales de abril. Mientras los orgullosos generales de la *grande* República solicitaban inmediatos refuerzos, los revolucionarios elevaban su moral hasta la cima. Y de esta forma, recibían un buen número de voluntarios en sus filas, que asentaban además sus previas conquistas y los planes de futuras empresas. Debo declarar en cerrado, pero con entera sinceridad, que muchos compañeros, y yo el primero, nos alegramos de la derrota gabacha ante la ciudad eterna, una debacle que cortaba su insoportable prepotencia de cuajo.

La formación de marcha de nuestra escuadra establecía una derrota directa hacia el puerto de Barcelona, donde se habían congregado las fuerzas del Ejército a transportar. Y si arrancamos la empresa con un noroeste frescachón y marejada de picos en alza, poco a poco la mar y el viento se fueron planchando en beneficio de damas, hasta rendir en un lebeche fresco y cabrillas de honor. Así recorrimos muchas millas, hasta alcanzar el estrecho de Bonifacio, que separa las islas de Córcega y Cerdeña. Como sucedía con cada nuevo escenario geográfico a encarar, me emocionaba contemplar la costa escarpada con caída hacia los fondos del infierno. Y aunque los derroteros marcaran profundidades en cientos de brazas, prendía aperos en la piel comprobar la presencia de las rocas en pico tan cerca de nuestras tablas. No obstante, mucho disfruté al avistar preciosas islas e islotes de especial belleza, como los pertenecientes al archipiélago de La Magdalena y las Lavezzi.

Al abandonar el mar Tirreno y meter cabeza en el golfo de León, se encabritó la bicha por décimas. Hay quien mucho habla del cabo de Hornos y otros accidentes geográficos, que suelen mostrar la cara más negra a los navegantes.

Pero posiblemente debido a mi mala fortuna con algunas zonas específicas de mar, juro ante los sagrados libros que jamás tomé ese trozo de la mar mediterránea con rizos a favor. La Tramontana, cosida con perchas al citado golfo leonés, nos atacó por estribor a la dura. Menos mal que debimos recoger el final del suplicio, porque se trató de una singladura solamente, aunque nos dejara baldados de costillas y lumbares. Solamente el vapor *Isabel II*, que tantos recuerdos dulces enhebraba en mi

cabeza, presentó algún problema de orden, al rendir el mastelero del juanete de proa, batiburrillo de maniobra que fue aclarado con rapidez.

En la mañana del día décimo del mes de mayo descubrimos en la distancia, alzado en magia por la bruma, el castillo de Montjuic, aquella primitiva atalaya, reforzada y modernizada con el paso de los años, que tantos importantes momentos de la historia de España había observado desde sus alturas. La capitana, al frente de la formación, enmendó su proa en un par de cuartas para arrumbar con precisión al muelle. Una vez a la vista de la ciudad y mientras preparábamos la faena de anclas, la fragata *Cortés* izaba señal por banderas en la que se nos ordenaba esperar en facha los movimientos del buque insignia. Y se necesitaron algunos minutos de plática con los prácticos, hasta que recibíamos la nueva orden de atracar en punta al muelle sur y que, de esa forma, los buques se situaran abarloados en paquete. Precisamente el *Blasco* quedaba situado en uno de los extremos, mientras la fragata *Cortés* y la corbeta *Villa de Bilbao* lo hacían en el opuesto.

Como en dicha situación se nos ofrecía a la vista cualquier movimiento de mar o tierra, pronto comprobamos que el general Fernández de Córdova no dejaba mucho tiempo a los hombres de la escuadra para aligerar pajarillos. Una hora tan sólo después de nuestro ataque, llegaban al buque insignia un grupo encabezado por un brigadier de enorme estatura, mayor general del ejército expedicionario, acompañado por el personal de su departamento. También embarcaba pocos minutos después un capitán de navío, a quien bien conocía. Se trataba de don Segundo Díaz Herrera, el anterior comandante del *Blasco de Garay*, que debía haber mudado con cierta ligereza las querencias habaneras por otras barcelonesas. Y mucho me alegró comprobar su presencia y la posibilidad de poder saludarlo. Todos conferenciaron durante un elevado número de horas con el brigadier Bustillo y su mayoría general, al punto de que necesitaran aligerar algunos cordiales y refrigerios, que les permitieran continuar el trabajo. Por fin, comprobamos cómo los oficiales del Ejército y el comandante Díaz Herrera desembarcaban de la fragata y se alejaban por el muelle hasta alcanzar sus carruajes.

Como todos esperábamos, el brigadier Bustillo llamaba a consejo de comandantes aquella misma tarde, como si lo hubiesen lanzado en disparo con cometa de fuegos. Porque ya caían las luces de pleno y se mordían a bordo los tarros de luz, cuando nuestro jefe tomaba la palabra en la cámara de oficiales de la fragata *Cortés*.

—Bueno, señores, en primer lugar deseo felicitar a todos los buques y dotaciones de esta escuadra bajo mi mando, por la profesionalidad demostrada durante ese temporal que, aunque ligero en el tiempo, nos ha batido los costillares durante más de veinte horas. Y soy consciente del cansancio general, así como de que es hora tardía, pero el paso de los minutos nos come y más vale prevenir la torta. Por cierto, José Antonio —Bustillo se dirigía con entera confianza al capitán de fragata Montes, comandante del *Isabel II*—, ¿sufirás muchos problemas para guindar ese mastelero?

—Ninguno, señor. Quedaremos listos de maniobra en un par de días.

—Me alegro. Bueno, habrán comprobado que hemos conferenciado por largo con el personal de la mayoría general del ejército del general Fernández de Córdoba, así como con el capitán de navío don Segundo Díaz Herrera, recientemente nombrado como capitán del puerto de Barcelona. Mañana mismo comenzaremos las funciones, que no son pocas. Por una parte, efectuar los importantes rellenos de víveres, aguada y carbón hasta alcanzar tapas, trabajos en los que colaborará el mencionado capitán del puerto, que ha sido nombrado como coordinador en las funciones de embarque de las tropas. También será necesario preparar los buques para el embarque de tan extensa fuerza en muy pocos días. Y antes de escuchar quejidos en barrena, deben comprender que nos será imprescindible apretar costuras a bordo, de acuerdo a los planes calculados con extremo detalle. Porque van a ser muchos y de alto grado los oficiales a embarcar, comenzando por el general en jefe, su segundo, el mariscal de campo Francisco de Lersundi, y otros cuatro brigadieres. Y pueden comprender que yo seré el primer cordero sacrificado en sus propias prebendas. Por mi mayor general se les repartirá el monto final y total de hombres que han de embarcar en cada buque, tras un profundo análisis de las posibilidades. Soy consciente del esfuerzo que significa ante la escasa capacidad de nuestras unidades. No obstante, se emplearán dos paquebotes de fuerza que han de fondear mañana, que nos eliminarán de un elevado número de cuerpos y, especialmente, armamento de campaña. En total hemos de transportar a Gaeta 4.903 hombres, si no varía la cifra que nos ha sido entregada, con su propio armamento y viáticos. En dos meses deberemos repetir la operación para transportar otros 4.200 hombres, en este caso al puerto de Terracina.

El brigadier Bustillo comprobaba los datos en los pliegos que disponía ante él, mientras su rostro comenzaba a ensombrecerse y oscilar con el movimiento de los tarros de luz en péndulo.

—Comenzaremos el embarque de las tropas y sus propios armamentos en cuanto nos sea posible. Pero sin olvidar el dato más importante y definitivo, de que deberemos finalizarlas antes del día 22 de este mes. Y queda prevista en calendario la fecha del 23 para abandonar este puerto. Como sé que me van a recordar la necesidad de embarcar un carbón de calidad, no deben preocuparse de tal detalle. El capitán de navío Díaz Herrera me ha asegurado que se encuentra almacenada en el muelle una muy elevada cantidad con las mejores piedras. Y se trata de oficial que conoce a fondo dicha faena, por haber mandado el *Blasco* hasta hace pocos meses. En cuanto a los víveres, deberán pasar a mi mayoría general mañana mismo a primera hora las necesidades de cada buque, para que sean satisfechas con tiempo suficiente. Y les ruego que no marquen sacas en exceso, porque en Gaeta y Terracina dispondremos del apoyo que hasta ahora se nos ha brindado. Bueno, señores comandantes, si no tienen alguna pregunta o duda directa, los dejo con el mayor general.

No dio opción Bustillo a exposición de dudas o posibles preguntas porque abandonaba con rapidez la cámara, visiblemente agotado por el trabajoso día que había debido soportar. Ocupó su sitio sin dudarle el mayor general de la escuadra,

capitán de fragata Ramón María Idiáquez, que pasó a exponer con el debido detalle todo lo que el brigadier había trazado en bulto. Y allí nos mantuvimos tomando anotaciones hasta bien entrada la noche, con la gazuza en recorrida de tripas y una sed más propia de náufragos, necesidades que no pudimos satisfacer hasta regresar a nuestras respectivas unidades.

Aunque a bordo de los buques se aparecieran las necesidades habituales que se deben afrontar a la llegada a puerto, como el imprescindible arranchado general, al mismo tiempo debíamos enfocar la preparación del buque para una nueva salida a la mar. Y como especial presente de jornada, el imprescindible aumento del empeño con los menesteres en bulto y forma que se avistaban. De forma especial, en un primer análisis parecía difícil cubrir las necesidades del número de hombres a embarcar. Después de masajear los cerebros hasta rifarlos, a bordo del *Blasco* lo conseguimos retirando pólvoras y balerío en un elevado porcentaje hacia el pañol de popa y, de esa forma, aligerar toda la sección proel en las dos cubiertas. Pero sin pausa y con demasiados latigazos de rebenque, comenzaron las faenas de embarque de los elementos necesarios para la vida del buque, antes de acometer la estragadora tarea del embarque de tropas, que siempre trastoca el día a día a bordo de cualquier unidad.

La presencia de los hombres del ejército complicó la vida en nuestras tablas hasta alcanzar cintas rojas. De forma especial, el número de oficiales era tan elevado, que para poder satisfacer los almuerzos debíamos efectuar tres turnos. Los cuerpos se arracimaban en camarotes con escasa o nula comodidad, y las jardineras^[24] presentaban siempre el cierre por uso permanente. Los soldados también protestaban en sirena por el escaso margen de espacio concedido, con los beques de proa a demasiada distancia y en escaso número como para satisfacer necesidades perentorias del cuerpo. Y si tales faenas se aparecían como dificultosas en puerto, podíamos suponer lo que sería en un cercano futuro en la mar.

No obstante y posiblemente por gracia de los cielos, pudimos cumplir con el horario establecido a machamartillo por el general Fernández de Córdoba, con la aquiescencia del brigadier Bustillo, aunque se alcanzara la justeza al límite. Porque cuando comenzaban a caer las luces en la tarde del mismo día 22, quedaban arranchados los buques a son de mar, listos para efectuar el traslado de tropas hasta los puertos italianos. Aquella misma tarde, el general Fernández de Córdoba, acompañado de su segundo, embarcaba en el muelle del puerto a bordo de una falúa, que los transportaba al buque insignia. En la meseta de la fragata *Cortés*, eran recibidos con los honores de ordenanza por el brigadier Bustillo y el capitán de navío Quesada.

Tras una semana de látigo y con heridas abiertas, pude respirar en deseada beatitud. Porque en la mañana del día 23 de mayo del año del Señor de 1849, la escuadra formada por la fragata *Cortés*, la corbeta *Villa de Bilbao* y los vapores *Isabel II*, *Castilla*, *Lepanto*, *Blasco de Garay*, *Vulcano* y *Piles*, este último agregado a la escuadra en el puerto de Barcelona, nos hacíamos a la mar con los casi cinco mil

hombres del Ejército a nuestro bordo, sin olvidar todo el armamento y pertrechos que un ejército de diez mil hombres necesita para afrontar operaciones en tierras extranjeras con un año de duración. Habíamos cumplido con la misión impuesta y, una vez fuera del puerto de Barcelona, me felicitaba por haber alcanzado la meta trazada. Solamente nos quedaba navegar algo más de quinientas leguas de mar, para largar la pesada carga al muelle italiano y que la suerte de los cielos corriera a favor.

* * *

Si agotadores se habían presentado los escasos días atravesados en el puerto de Barcelona, es difícil encontrar los adjetivos negativos suficientes para definir las singladuras que siguieron a continuación. Y no me refiero a los habituales temporales de látigo y orden, olas monstruosas con sus golpes de muerte y peligro para el buque, sino a la vida de a bordo que normalmente corre con bendita tranquilidad. Porque ya de inicio, mi querido golfo de León nos recibió con las uñas abiertas y en filo, para movernos en cuernos altos y con vaivén permanente. Ahora se trataba de un noroeste cascarrón que, sin llegar a trufar cascos y aparejos, durante tres largos días nos atacó hasta hacer la vida muy difícil en cada uno de los buques de la escuadra.

Quienes más sufrieron aquella penosa experiencia fueron los soldados del Ejército, demasiados hombres arranchados a bordo como madejas de estopa prensada. Y como una gran parte del conjunto acabó por sufrir el clásico mal de la mar, esos mareos de vientre y cerebro que padecen los no habituados y que acaban por estragar el ánimo más severo, las consecuencias dejaban llagas en cada una de las pulgadas del buque. Porque muchos no llegaban a los beques o a la borda para regurgitar a tiempo hasta la primera papilla tomada en la infancia, o aliviar el vientre de pestilentes y urgentes necesidades. Como triste resumen, en los sollados^[25] improvisados se acabó por percibir una insoportable hediondez más propia de cubierta de chusma^[26] en las galeras del Rey.

El único apartado positivo de aquella negra situación consistió en que las necesidades de tomar alimento y caldos disminuyeron de forma drástica, incluso en los oficiales cuyos viáticos de mesa corrían a nuestro cargo. Muchos apenas abandonaban los catres, donde creían encontrarse en mejores condiciones, mientras otros vacilaban por la cámara de oficiales sin atreverse a morder salazón o ingerir algunos vasos de un vino garrafón y espeso que habíamos embarcado en Barcelona, capaz de rascar las gargantas hasta abrirlas en surcos. Estimaban en común y habitual error de los no iniciados, que si no se embarcaban alimentos en el buche, nada habría que arrojar en respuesta. Desconocían que nada mejor que comer y beber para atravesar la corrida negra, porque el mal de la mar pasa de las tripas a la mollera cuando no hay prendas que largar al océano.

Por nuestra parte, mucho protestaban marineros y soldados de la dotación por el pestilente aroma que se sufría a bordo de proa a popa, sin olvidar los presentes en

forma de vómitos u otras ofrendas menos agradables que se podían encontrar en cualquier rincón del buque. Mi segundo ordenó llevar a cabo baldeos de orden mayor y con alta periodicidad, aunque aquella podredumbre impregnara nuestro buque a besar mamparos y necesitáramos de muchos días para eliminarla, aun con el personal desembarcado.

Por fortuna, todo se alcanza en esta vida. Tras cuatro interminables singladuras, que algunos calificaron como de espanto e inolvidable tortura, el día 27, una vez cruzada la meridiana, comprobamos en el horizonte la silueta del monte Rolando y las conocidas líneas del puerto de Gaeta. De forma inesperada, se produjo a bordo una explosión de jubilosa alegría, con voces y palmas elevadas en amparo, como si hubiésemos alcanzado el bendito Dorado. Lo comenté con el teniente de navío Malpaso, mientras reíamos a batientes.

—Segundo, parece que hemos arribado a puerto, alcanzados por la diosa Fortuna.

—En efecto, señor. Pero es comprensible. Algunos hombres han sufrido una experiencia desconocida y terrible. Y ya comentan que, posiblemente, sea mejor perder la vida en tierras italianas, que soportar las mismas condiciones en el necesario tornaviaje a la Península.

—Bueno, eso supone que afrontarán las faenas en tierra con espíritu renovado.

—La parte positiva, señor, es que todos esos hombres acaben por comprender, que la vida a bordo de un buque de la Armada no se corre todos los días en situación de dicha galana. Pocas veces nos creen cuando les aseguramos que la vida en la mar es dura.

—Tiene razón, segundo.

—Pues parece, señor, que tienen prisa en desembarcar. La capitana acaba de ordenar, que en cuanto los buques se encuentren firmes en posición de fondeo, comiencen los desembarcos del personal.

—¿No se espera a mañana?

—No, señor. Pero le aseguro que, aunque acabemos la faena una vez rendida la noche, cuanto antes nos desembarcemos de esta pestilente compañía, mejor para el cuerpo.

—Espero que así lo entiendan nuestros hombres.

Esa misma tarde largábamos los ferros en las agujas previas y, sin lo que entendía como una adecuada espera, comenzamos las operaciones de desembarco a la brava. Resultaba ciertamente gracioso comprobar que aquellos hombres huían de las tablas en movimiento, con el único deseo de pisar tierra firme y recuperar una vida que estimaban perdida. Y algunos, al pisar de firme las piedras del muelle de Gaeta, besaban la tierra y reían como niños alborozados, una estampa que observaba por primera vez en mi vida.

Como la mar se encontraba en plata y el viento caído a cero, acabamos con la maniobra de desembarco a medianoche, una inesperada excepción. Porque ya digo que todos estimábamos en principio, que dichas faenas se llevarían a cabo en la

siguiente jornada. Y aunque entraba la noche al galope cuando el último soldado abandonada nuestra cubierta, mi segundo ordenó baldeo corrido y de fuerza en interiores, un saludable intento de eliminar el aroma que nos habían dejado como muestra nuestros compañeros del Ejército. Y juro por las almas de todos los Leñanza, que por mi parte caí en la cama como bala rasa en bajada libre. Entré en sueños benditos aquella noche, tras saborear unos vasos de esa grapa que el Santo Padre había enviado a los buques en obsequio. Y debía encontrarse muy bendecido el caldo, porque me hizo alcanzar la gloriosa modorra con extrema rapidez.

Habíamos llevado a cabo la primera parte de la misión impuesta a la escuadra, posiblemente la tarea más importante de las que nos correspondería realizar en aquellas operaciones italianas. Y como, poco a poco, el buque recobraba la normalidad exterior e interior, condición tan soñada cuando se ha perdido, todos a bordo, de capitán a paje, mostraban sonrisas de cuadro, como si hubiesen recibido el mayor y más goloso de los premios. Sin olvidar que un beneficio importante debíamos agradecer a la Santa Patrona. Porque en los cuatro días de mar, con una marejada muy dura en algunos momentos, no sufrimos accidente alguno, ni de la dotación ni de los hombres del Ejército embarcados, lo que representaba un verdadero milagro.

Tocaba a su fin una importante parte de la empresa, aunque sabíamos que esa maniobra de transporte debería ser repetida un par de meses después, con un monto de personal y material parecido. Tan sólo la fecha se mantenía en el aire, dependiendo del curso que tomaran los acontecimientos. Pero todo se arribaba a los moldes previstos con anterioridad y podíamos encontrarnos satisfechos. Y para cuadrar la voluntad al costado bueno, cuando leímos la correspondencia recibida en Barcelona, mucha y atrasada en semanas, el segundo comprobó en la Gaceta mi ascenso al empleo de capitán de navío. Aunque en verdad que lo esperaba para cualquier momento, dada mi antigüedad como capitán de fragata y los buenos informes remitidos por mi anterior comandante, mucho me alegró. Tan sólo se aparecía en rastro de lejana tristeza, el hecho de que mi padre no hubiera llegado a disfrutar de esas nuevas vueltas en mi uniforme. Y aunque se presentara difícil, Pepillo consiguió que el sastre me adecuara un par de uniformes con las nuevas enseñas.

Una vez en el empleo de capitán de navío, comprendía que en cualquier momento se podía decretar mi desembarco. Sin embargo, no me preocupaba en demasía porque eran muchos los comandantes que se mantenían en destino de inferior categoría. De esa forma, cuando el brigadier Bustillo entró en felicitaciones por la reciente promoción, me confirmó en el destino de mando por derecho, condición que se encontraba transferida en sus órdenes. Pensé que, al menos, mientras duraran las operaciones en aguas italianas, podía quedar en tranquilidad al mando del *Blasco de Garay*. Y como tantas otras veces en mi carrera, quedaba a verlas venir con calma y sano espíritu.

La enorme saca de correspondencia recibida también amparaba una carta de mi

esposa Rosario, fechada seis semanas atrás. Y mucho me entristecí al leer entre líneas, que las sombras de desolación y melancolía se mantenían en duro señorío por el palacio de Montefrío. La ausencia de mi padre pesaba como losa de granito, y todavía extrañaban su figura y consejos de cada día. De forma especial era su mujer, Leonor, la que se abatía entre lágrimas noche y día, aunque disfrutara de la presencia de su hijo Marco y de un nieto recién llegado al mundo. Supuse que regresaría a su tierra portuguesa, donde se podrían paliar algunos de los dañinos efectos que las sombras cercanas producen en el ánimo.

Menos mal que, para alegrar los pajarillos, Rosario también me trasladaba otra larga e interesante entrega de mi hijo Santiago. El joven alférez de fragata se encontraba alborozado con sus misiones de mar por el estrecho gibraltareño a bordo de la goleta *Constitución*, armada con catorce cañones y en tarea de vigilancia del corso. El mozo me comunicaba su primera experiencia de guerra, al haber atacado y rendido a un corsario de extraña procedencia, posiblemente sudamericano, que se movía con el aparejo en reliquias tras un fuerte temporal. Agradecí a la Patrona tal situación, porque el bergantín montaba dieciséis cañones y podía haber entrado en sangre corrida.

La imagen de mi hijo abierto en combate, con humo de pólvora quemada contra la cara y fusileros alzados en la jarcia, se mantuvo en mi cerebro durante bastantes días. Bien sabe Dios que deseaba abrazarlo y poder ofrecerle los consejos que siempre necesitamos de las anteriores generaciones. Pero para mi desgracia, ni las Santas Animas sabrían cuándo me podrían conceder tan esperado beneficio. Dice el refrán, que la mar une y separa, aunque ejerza con mayor consistencia la segunda opción, al menos en mi particular caso.

Operaciones en el Mediterráneo

No puedo asegurar que, a partir del traslado de las tropas españolas de Barcelona a Gaeta, cuyos efectos negativos todavía debimos sufrir a bordo de los buques de la escuadra durante un par de semanas, comenzáramos un sesteo marineramente de flores y conchas. Porque abierto a la mar, jamás la paz alcanza el alma en completo sosiego y la mala puede saltar en cualquier momento con consecuencias desastrosas. Pero entrado en la más absoluta sinceridad, una vez recuperada la normalidad en tablas y sollados, los meses de junio, julio y agosto se nos abrieron a proa con extrema benevolencia y dulce serenidad. Tan sólo mediado el mes de los calores extremos, nos saltó durante la noche un ventarrón de poniente, con mar en aumento y posible peligro, situación que, sin órdenes previas, nos hizo levar las anclas a todos los buques y salir del fondeadero aguas afuera. Porque más valía encarar la situación alejado de la costa, ante una mar que nos podía montar piedras adentro. Por fortuna, se trataba de un efecto pasajero que, seis o siete horas después, nos devolvía a la normalidad.

Ahora le correspondía lidiar las cuernas largas al general Fernández de Córdoba y sus muchachos, cuyos pasos seguimos en los buques de la escuadra con el máximo interés. Y con algunos efectos añadidos, porque en dos ocasiones debió trasladarse una de nuestras unidades a Barcelona, con objeto de transportar determinados armamentos y pertrechos exigidos por el general en jefe, misiones para las que fueron comisionados los vapores *Piles* y *Vulcano* respectivamente, sin incidencias dignas de mención.

Como era habitual y obligado en tales ocasiones, el brigadier Bustillo, en una reunión mantenida con el general Fernández de Córdoba y ambas planas mayores, ofreció el concurso de los soldados de Marina, artilleros, marineros y grumetes para batallar en tierra, si se aparecía la ocasión de necesidad en despliegues cercanos. Era de común conocimiento, que las dotaciones de los buques habían entrado en fuegos por tierras de medio mundo con bastante repetición a lo largo de la Historia. El general rehusó, agradecido, el concurso que le ofrecía el jefe de la escuadra. Alegaba con toda sinceridad que esperaba, con la ayuda de la Santísima Señora, contar con fuerzas suficientes para enfrentar la empresa requerida.

El embajador Martínez de la Rosa, con una labor diaria, incansable y muy eficaz, había preparado un adecuado recibimiento a las tropas españolas. Tanto así, que al día siguiente del desembarco de nuestros hombres, 28 de mayo, casi sin tiempo para adecuar cuerpos, vestuarios y oropeles, las tropas de Fernández de Córdoba eran revistadas y bendecidas con la debida solemnidad por el Santo Padre. Pío IX se

concedía una parada militar de cortesía y coro de fanfarrias en el paseo marítimo de Gaeta, en la que destacaban uniformes de gala, cascos coraceros y pabellones engalanados. Y el Pontífice en persona bendecía la bandera coronela del Regimiento Inmemorial del Rey, regalo personal de la Reina de España a nuestra Infantería, en representación de todo el ejército expedicionario. Como extraordinario colofón, el Pontífice colgaba de su moharra, con sus propias manos, la corbata azul y roja de la Orden Piana. Parecía evidente que el Papa Pío IX había tomado apetitoso gusto a favor de tales acontecimientos eclesiástico-castrenses y disfrutaba de lleno con ellos.

Es obligado mencionar el debido reconocimiento a la extraordinaria labor y resultados obtenidos en los trabajos llevados a cabo por los jefes del ejército expedicionario, que consiguieron mostrar los regimientos, batallones y compañías en cuadros de gloria, como si hubiesen pasado por un adentamiento acelerado de cuerpos y bagajes. El resultado de tales actos festivos y multitudinarios, buscado día a día por nuestro embajador, no se hizo esperar. Pocas fechas después de la clamorosa parada militar pontificia, aparecían en toda la prensa europea llamativas imágenes de los actos, que elevaban el nombre de una España atrasada y atascada en sus propios problemas internos durante demasiados años.

Como he mencionado, los franceses desembarcados en Civitavecchia habían puesto sitio a Roma con demasiada prepotencia en los últimos días del pasado mes de abril, como si debieran enfrentar a un grupo de harapientos sin formación militar. Pero atacaron con tanto brío como desacierto profesional, al punto de sumar tan elevado número de bajas, que les imposibilitaba continuar la lucha hasta que recibieran los oportunos refuerzos. Precisamente, una de las primeras iniciativas adoptadas por el general Fernández de Córdova, una vez asentado en Gaeta, fue la de ofrecerse a los mandos franceses para luchar hombro con hombro en el cerco de Roma. No obstante y como era de esperar, el orgulloso general Oudinot se opuso con severidad y escasa cortesía a la propuesta española. Alegaba en tintes de poder, que se trataba de una íntegra competencia de la honra francesa y de su Ejército, que acabaría por tomar la ciudad eterna sin ayuda de nadie. Aunque las lenguas de filo aseguraran que el general Córdova no deseaba más que humillar al francés, el ofrecimiento fue tachado de inadecuado por el Gobierno español, que le prohibió volver a repetir tales ofertas sin aviso y concesión previa.

El problema inicial en cuanto a la posible estrategia a emplear por nuestras fuerzas en el teatro italiano, se centraba en la postura adoptada por el Rey Fernando de las Dos Sicilias. Aunque en los documentos signados se especificara el firme ofrecimiento napolitano de incorporar a la fuerza española y bajo su mando una división escogida de infantería, el Soberano mudaba de parecer y opinión cada día, con severa irritación del general en jefe y del ministro plenipotenciario. Por fin y ante las fuertes presiones a que eran sometidos, los napolitanos decidieron mantenerse en permanente alerta, pero retirados al límite de su frontera. De esta forma, las fuerzas españolas quedaban en plena libertad para moverse en la zona geográfica que nos

había sido asignada en el tratado internacional.

El día primero de junio recibí una agradable sorpresa a bordo del *Blasco*. El coronel de infantería Francisco de Alvear, con quien había trabado una buena amistad durante los días de mar que atravesamos en el traslado desde Barcelona, y uno de los pocos que pudo continuar viviendo con cierta normalidad a pesar de la marejada dura, me visitó en agradable despedida.

—Acudo a despedirme, tal y como le prometí, comandante Leñanza.

—¿Ha dicho despedirse, coronel? ¿Tan pronto? Esperaba que pudiera ofrecerle un adecuado almuerzo en la próxima semana. Quería demostrarle que no siempre se come rancho frío de cecina y queso a bordo de los buques de la Armada, como debieron sufrirlo durante la navegación.

—No lo pongo en duda y bien que lo siento. Pero ya sabe que el general Fernández de Córdova, saco de nervios e iniciativas, no desea perder un solo minuto. Desde que pisó tierra italiana, no se ha detenido ni para descansar algunas pocas horas. Este hombre acabará por fundir en reverbero a toda su plana mayor. Así que, mañana, día segundo de junio, partimos en operaciones.

—¿Mañana? —mi sorpresa era auténtica.

—Así es.

—La verdad, coronel, estimaba que esperarían la llegada del segundo traslado de fuerzas.

—Nada de eso. A pesar de que disponemos de pocos efectivos y necesitamos esos cuatro o cinco mil hombres que han de llegar en unas semanas, nos ponemos en marcha para establecernos en Terracina.

—¿En Terracina? En ese caso, podían embarcar de nuevo en los buques de la escuadra y navegar unas pocas millas... —me detuve porque andaba en chanza y cercano a reír.

—Creo que los hombres de esta fuerza se encuentran saturados de mar y preferirían una marcha de doscientas leguas, antes de tomar la mar de proa otra vez. En Terracina, donde deberá desembarcar el segundo grupo expedicionario, estableceremos la base de operaciones. Pero de momento, quedará aquí el general Arteché con su batallón, para seguimos en la semana próxima.

—¿Puedo saber cuál es la exacta misión de nuestras fuerzas, si acaso se conoce?

—En concreto y con detalle, nada sabemos todavía, al menos a nivel de coronel. Pero suponemos que, en principio, nos moveremos con plena libertad por los territorios que nos concede el acuerdo internacional. La misión global queda abierta con claridad, si no saltan roderas contra la cara: ocupar las cuatro provincias de la Iglesia, en las que el general quiere restablecer el orden y la autoridad pontificia. Y si hay que entrar en bronca dura con los republicanos, pues mecha avante y a por ellos.

—¿Se ha concertado algún movimiento con las tropas francesas?

—En esta especial contienda, donde crecen los resquemores y envidias como setas, no se concierta nada, comandante —el coronel sonreía de buen humor—.

Francia y Austria se moverán por sus territorios asignados en el arco septentrional, sin cruzar una sola pulgada la del vecino, mientras nosotros lo hacemos por el meridional y los napolitanos quedan en paso de baile.

—¿Es fuerte el ánimo y disposición del general Fernández de Córdova?

—¿Fuerte? Le aseguro que este hombre de bigotín emplumado es capaz de enfrentar a una manada de elefantes sobre su caballo. Según me comentaba un compañero que trabaja en la plana mayor, solamente tuerce el gesto cuando le entregan algún recado del presidente Narváez, con recomendaciones a las que tan aficionado parece.

—¿Recomendaciones para la guerra? Pero de qué...

—De todo tipo. Creo que en la última le expone con tono paternal, que si Garibaldi pretende volverle loco con guerrillas, llamando su atención en muchas partes para obligarle a subdividir sus hombres, lo evite a cualquier precio. Que no debe jamás fragmentar su fuerza ni comprometerse a una clase de guerra deslucida y comprometida para los extranjeros.

—¿Y las acepta de buen tono el general?

—Parece que no lo conoce. Córdova ríe y descalifica a Narváez con fuertes vocablos, mientras arroja esos papeles al fuego.

—Esperemos que sepa lo que hace. De todas formas, coronel, creo que se aparecen pocas posibilidades de sufrir feroces combates.

—Pues nada sabemos, comandante. Ahora comienza a llegarnos alguna información sobre la verdadera composición de las fuerzas revolucionarias, que no aparentan la superioridad de la que hablaban los franceses cuando cayeron vencidos. Si Francia acaba por derrotarlos en línea, que lo harán con la superioridad adquirida recientemente, esos muchachos de Garibaldi saldrán a la carrera en marcha dura. Sus posteriores acciones dependerán de la presión que les apliquen las tropas del general Oudinot. Pueden escapar por el sur, condición que les haría chocar de frente con nuestras fuerzas, o hacia el sudeste, en cuyo caso no los veríamos a no ser que entráramos en forzada persecución. En fin, se mantienen demasiadas variantes en el aire todavía.

—Espero que no sufran muchas bajas.

—Bueno, comandante Leñanza, eso queda al deseo de los dioses. Y ahora debo regresar con mis hombres. Que disfrute de la mar, si le aparecen misiones de enjundia.

—También yo le deseo mucha suerte, coronel.

El coronel Alvear me ofreció un inesperado abrazo, tras el que salió de estampida. Aunque lo había tratado de forma un tanto superficial, comenzaba a sentir verdadero aprecio por aquel espigado infante, a quien estimaba como un buen hombre y magnífico jefe.

Aunque pronto quedamos en Gaeta sin la presencia de nuestros compañeros del Ejército, las noticias nos seguían llegando con elevada periodicidad. Por ellas

supimos que los franceses, una vez reforzados con nuevas tropas procedentes de Marsella y Saboya, acababan por entrar en Roma a fuerza de pólvora, después de un alargado y muy duro bombardeo al que fue sometida la ciudad por medio de cañones de sitio y de marina. Y estas acciones dieron origen a una dura protesta colectiva de los representantes diplomáticos de todas las potencias con representación oficial en la ciudad eterna. Acusaban al general Oudinot, incluso en términos amenazadores, de haber faltado al derecho de gentes, a las leyes de la guerra y al respeto debido a los monumentos romanos clásicos. Y posiblemente a causa de estas protestas, aunque también algunos esbozaran razones de no indisponerse con los revolucionarios, las tropas francesas no rindieron con el debido desarme y oprobio a las huestes de Garibaldi ni a los voluntarios internacionales que los apoyaban.

Como muchos consideraban con pleno acierto, se entraba en el momento definitivo del conflicto bélico. Porque todos en la zona española mantenían especial atención a las inmediatas acciones posteriores de los revolucionarios. Era necesario comprobar con lupa gruesa los movimientos de Garibaldi, que nos podían afectar de forma muy directa. Con poco más de quince mil hombres bajo su mando, el caudillo italiano optaba el segundo día de julio por retirarse libremente de Roma, para levantar campamento a cuatro leguas de la ciudad. Y para defender su retirada, proclamaba a los cuatro vientos que el rápido abandono de la ciudad vaticana se debía a su intención de aplastar con sangre y fuego a las tropas españolas. Pero en verdad que la mayor parte de los observadores internacionales, así como los jefes del campamento español, entendían esas palabras como bravata de gallo escaldado, sin mayores consecuencias.

Por su parte, las tropas españolas de Córdoba, en lugar de fortificarse, avanzaron por derecho al encuentro de los revolucionarios. Llegaron a Piperno, no lejos de Valmonte, donde parecía que Garibaldi había concentrado sus fuerzas. Pero el gallo italiano cantaba la sonata del embudo con extrema rapidez, porque Garibaldi, viendo que los hombres de Córdoba se aproximaban con decisión, decidía levantar tiendas y marchar hacia Terni, una vez cruzada la cordillera de la Sabina.

En la última semana del mes de junio, se nos ordenaba preparar los buques de la escuadra nombrados para navegar hacia Barcelona y repetir la función de embarque de tropas. Respecto a la operación anterior, solamente se ofrecía el cambio del vapor *Castilla* por el *Isabel II*, que debía quedar de apoyo en Terracina. La experiencia previa nos allanaba el camino y facilitaba los preparativos acometidos a bordo. De esa forma, con una mar entrada a media tinta, llegamos a la capital catalana el día 26 de dicho mes. Y sin reuniones de fuste ni otras componendas en retraso, dos días después embarcábamos los 4.278 hombres que, bajo el mando del general Zavala, debían pasar a Terracina y completar el ejército de más de nueve mil hombres con el que soñaba el general Fernández de Córdoba.

En esta ocasión, mucho favoreció la suerte a nuestros compañeros del Ejército. Porque durante los cuatro días que empleamos en cubrir la distancia entre Barcelona

y Terracina, no se podían reclamar mejores condiciones de mar y viento. La navegación fue más propia de cortejo de damas ociosas en las falúas del río Aranjuez, sin trompos de altura ni dietas en frío, que los fogones se mantuvieron encendidos durante toda la comisión. Por fin, los soldados desembarcaban en el puerto italiano, sonrosados de cara y sueltos de piernas, como si hubiesen asistido a un agradable festejo marineró. Y no lo creían sus compañeros de la primera expedición, cuando les narraban la feliz experiencia marítima con paseos por las cubiertas, cuerpos al sol y cielos azules.

Como de momento no se nos exigía más cooperación que algún traslado de pertrechos de Gaeta a Terracina, u otros más específicos desde Barcelona, normalmente dictados a la rápida y con extrema urgencia, acciones que debimos rendir en tres ocasiones más, el brigadier Bustillo decidió ofrecer navegación a sus buques. Si algunos emplearon derrotas de vigilancia hacia el norte, otros, entre los que se incluía al *Blasco de Garay*, fueron destacados hacia el sur, con lo que pudimos mostrar el pabellón en la bahía napolitana y costas de la isla de Sicilia.

Como les he adelantado, en Nápoles crucé mi segundo enamoramiento italiano, si cabe más profundo todavía que el primero. Porque aquella preciosa bahía, con luces y perlas grabadas en toda su extensión, cortaba los pensamientos para rebozarlos de espesa hermosura. Al norte del golfo aparecía en mando la ciudad de Nápoles, capital geográfica de la Campania y del histórico reino en su conjunto, amparada a corta distancia por la de Pozzuoli. Pero al repasar con la mirada hacia levante, destacaba el monte Vesubio, volcán dormido que parecía cobijar a toda la bahía bajo su manto. Hacia el sur, cerraba las aguas napolitanas la península Sorrentina, con la ciudad de Sorrento en lanza, que separaba el golfo de Nápoles del de Salerno. Y para marcar de forma especial su límite estratégico, aparecían en la mar como brillantes dorados las islas de Capri, de Isquia y de Procida. Incomparable belleza en aguas y tierras, con la historia española grabada piedra a piedra.

En una de las dos ocasiones que debimos fondear frente a la ciudad de Nápoles, tuve la suerte de bajar a tierra, con motivo de la invitación a una recepción ofrecida por el gobernador general, cursada a las representaciones diplomáticas acreditadas y comandantes de los buques españoles surtos en bahía. Pero además de las especiales regalías que me acariciaron en el recibo, también disfruté como un niño en juegos de viento, al contemplar en mi recorrido las calles, plazas, iglesias y palacios. Porque sentía en el pecho un orgullo difícil de ocultar, al comprobar cómo todo lo español impregnaba cada una de las piedras de la ciudad. Se respiraba el mismo aroma, se observaba en la población el mismo bullicio y hasta podíamos percibir los sentimientos que se caldean en cualquier ciudad española.

Fue precisamente durante la recepción oficial mencionada, abierta en calores pero con la más extraordinaria galanura principesca, cuando, de forma inesperada, se empeñaron en fuegos las armas propias de mi cuerpo. Y juro por los libros sagrados que todavía hoy, tantos años después, me avergüenzo de aquella experiencia, aunque

al mismo tiempo me concediera sensaciones difíciles de olvidar. Y como me muevo entrado en la más absoluta sinceridad, lo narraré sin componendas.

Por los salones del palacete se movía una notable cantidad de hermosas mujeres, las más de ellas de especial belleza y con una muy abierta picardía. Además, he de reconocer que aquellas jóvenes napolitanas destacaban muy por alto en los ejercicios de la seducción y del más puro encantamiento, hasta producir en muchos hombres un indudable hechizo. Si a tales cualidades se le suma que el hombre de mar suele sufrir durante demasiados meses la ausencia de una mujer a su lado, la mezcla de querencias podía reventar como una bomba de superior calibre.

Me encontraba con el comandante de otro buque español, cuyo nombre prefiero cerrar en orden, cuando nos fueron presentadas dos hermanas de extraordinaria belleza. Se llamaban Rossella y Paola. Aunque comenzara nuestra conversación por los derroteros habituales de presentación, conocimiento y mera cortesía, pronto me sentí atrapado por la seducción que fluía de cada poro del cuerpo de aquella mujer, Paola, como si me hubieran lanzado una red de rescate en cepe sobre la cabeza. El elemento principal lo constituían sus ojos, negros y redondos, que se ampliaban poco a poco, como dos platos abiertos en noche de luna. Además, no parecía empresa fácil apartar los ojos de su extraordinario escote, que recordaba modas lejanas y añoradas, en las que unos muy generosos senos dominaban por alto, como islas aisladas en torrente. La tentación picaba en dulce y los rumores de sangre conseguían un ligero trémolo en las piernas, por fortuna imperceptible. Y como Paola entraba de proa por derecho, creí naufragar cuando escuché una pregunta de sus labios.

—¿Desde cuándo no veis a vuestra esposa, comandante Leñanza?

—Mucho tiempo, señora mía, demasiado quizás —contestaba como un autómata, cual cordero dispuesto al sacrificio.

—Ningún hombre debe atravesar esa penosa situación, ¿no os parece?

—Es posible que dispongáis de razón cierta. ¿Y vos? ¿Acaso os mantenéis en soltería? Sería difícil creer que una dama de vuestra hermosura...

—¿Soltera? ¿Célibe yo? —una risita aguda brotó de su garganta—. Nada de eso. Matrimonié con el conde Stratiani a los dieciocho años. Se trata de aquel gracioso vejete que conversa con el cardenal Sifri.

Paola señalaba con la mano a un pequeño grupo apostado frente a nosotros. Y en efecto, distinguí al orondo cardenal en animada conversación con un hombre entrado en la sesentena, calvo como perla alumbrada, esmirriado de cuerpo y con escasa estatura. Sin embargo, aquel noble vestía en oros como príncipe florentino. No obstante, me sorprendió entender que Paola pronunciaba la respuesta con un tono de voz muy cercano al desprecio. Pero ya sonaban sus palabras de nuevo en diana.

—Estoy casada con un hombre que me supera la edad en cuarenta años nada menos —ahora sonreía, como si su comentario marcara una chanza divertida—. Pero debe saber que se trata de un noble personaje con una extraordinaria posición, que pertenece a una de las más adineradas familias del Reino.

Todo en esta vida presenta su cara blanca y negra, ¿no le parece? Pero para mi desgracia, paso mucho frío por las noches.

Al emitir sus últimas palabras, Paola se tomaba los hombros con sus brazos, como niña desvalida y abandonada entre montañas nevadas. Intenté salir de la arena con media chanza y mantenerme en lo que entendía como un juego divertido.

—Pero, señora mía, nos encontramos en un mes de agosto muy caluroso.

—Hay agostos muy fríos y eneros muy caldeados. Todo depende de con quien se compartan los sueños y los juegos, comandante Leñanza.

Quedé detenido, como si una voz me avisara del peligro en acecho. Sin embargo, al recorrer su cuerpo y su rostro una vez más, Se trataba de misión imposible escuchar los consejos del duende. Para colmar el vaso, ahora Paola bajaba el tono de voz y lanzaba sus palabras con especial susurro, como deben sonar los cantos amorosos de las sirenas del cabo Picón, que atraen a los hombres de mar sin posible remisión hacia sus rompientes.

—¿Hace mucho tiempo que no acariciáis el cuerpo de una mujer, Francisco?

La confianza emprendida por la doña, el tono de su voz y el contenido de sus palabras, que en aquel alocado momento consideraba como una conversación natural y necesaria, desplazaron mis rumores para abrir todos los sentidos en un deseo carnal difícil de contener. Porque deseaba besar y acariciar a Paola de norte a sur, para acabar poseyéndola entre sábanas de seda. Me lancé hacia la sima sin tomar una sola cordada de retenida.

—Mucho. Y os juro que en estos momentos moriría por hacerlo.

—Soy muy curiosa, amigo mío. Decidme con sinceridad. ¿Con quién desearíais hacerlo en estos momentos? —ahora abría sus labios con una sonrisa prendida en procaz picardía.

—Con vos, por supuesto —me lanzaba a la caldera sin posible retroceso—. Paola, jamás he conocido a una mujer tan deseable. Por desgracia, soy consciente de que se trata de imposible empresa.

—¿Imposible? ¿Por qué ha de ser imposible? —de nuevo aparecía el pícaro mohín en su boca, que abría las puertas del infierno—. Nada es imposible en el fabuloso reino de Nápoles. Pienso que, al disponer de un solo brazo, las caricias que despliegue con él por el cuerpo de una mujer, serán de especial sabiduría y con maravillosos resultados. Pero debe saber, Francisco, que también yo le deseo fervientemente.

Se hizo el silencio, una callada que me produjo cierto temor y un profundo desasosiego. Deben tener en cuenta que aunque me hubiese encontrado cerca de los fuegos carnales en diversas ocasiones, jamás había engañado a mi esposa Rosario. Volví a beber de mi copa de vino, buscando quizás en el caldo la solución a una empresa perdida de antemano. Porque el órdago estaba lanzado sobre el tapete y no se entreveía como posible el necesario retroceso. Paola rozó mi mano al comentar con naturalidad.

—Francisco, siga mis pasos en unos segundos. No se arrepentirá.

Sin mencionar una sola palabra más, Paola se separó de mí mientras parecía arreglar su tocado con las manos. Desapareció por una cercana arcada cubierta de cortinas, dejándome en la más absoluta indefensión, como quien debe afrontar a un ejército enemigo sin compañía propia. Y me disponía a seguir los pasos de aquellos ojos negros, cuando escuché la voz de la hermana, Rossella, que llegaba a mi lado acompañada por su pareja.

—No se apresure en exceso, comandante Leñanza. Espere todavía un par de minutos, aunque le cueste. Así parecerá más natural. Después, atraviése esas cortinas y se encontrará frente a los aseos de las señoras. Pero continúe un poco más hacia la derecha y penetre en la biblioteca. Allí estará Paola.

También la hermana sonreía, como si se tratara de un juego al que acudían en mutuo auxilio cada día. Y por todas las toninas verdes del Mediterráneo, que ya mis sentidos se rifaban en fuegos. Me mantuve clavado al suelo con picas, mientras observaba el juego de Rossella con mi compañero, muy parejo al sufrido por mí segundos antes. Pero por fin, pareció recordar mi presencia.

—Vaya ahora, señor Leñanza. Acuda con lentitud y como si nada extraordinario sucediera. Entre en la biblioteca y... y disfrute.

Mientras Rossella emitía una risita que poco agradaba a los oídos, mis pies actuaban por su cuenta. Porque como movido por resorte invisible, pasé por debajo de los cortinajes con lentitud y continué pasillo avante, alumbrado ahora por una iluminación más débil, concedida tan sólo por unas pequeñas lámparas de péndulo con tulipas cuarteronas de cristales oscuros. Comprobé las puertas de los que con claridad debían ser aseos de señoras y, en medida obediencia a las instrucciones de Rossella, continué pasaje avante hasta alcanzar una angostura en la que una formidable puerta de doble hoja cerraba el paso. Sin dudarle, giré el pomo y empujé.

Ante mis ojos aparecía una espléndida biblioteca de grandes dimensiones. Hileras interminables de libros, alzados en estanterías que alcanzaban el techo, corrían de parte a parte sin alcanzar el final. Tan sólo en la zona central se desplegaba un conjunto de sillones en corro, alrededor de una mesa ovalada. Pero no localizaba la figura de Paola, a quien mis ojos buscaban con evidente ansiedad. Aunque la iluminación ofrecida por cuatro lámparas de bronce dificultaba comprobar los detalles, pronto escuché un ruido hacia mi derecha. Y antes de que pudiera descubrir su origen, una mano me tomaba con decisión para conducirme con cierta urgencia a la parte trasera de la estancia. Paola sonreía, mientras me señalaba un rincón en el que aparecía una especie de *chaise longue* de cuatro o cinco cuerpos, que se mantenía en discreto aparte del resto de la sala. Asido al cable de alivio, intenté recuperar el dominio perdido, aunque supiera que se trataba de imposible tarea.

—Me parece poco discreto...

—Calla.

Paola se acercó a mí con lentitud. Ahora, con aquella difusa iluminación que

disfrutábamos, la encontraba más bella, atractiva y deseable todavía, si es que era posible tal condición. Se distinguía su agitada respiración, que hacía balancear sus pechos en irresistible alzada y casi forzarlos a abandonar las cuevas. Pensaba en posibles salidas a una situación que me alarmaba por momentos, cuando se acercó a mí hasta posar sus labios contra los míos con inesperada fuerza. Al tiempo que tomaba mi mano y la posaba en uno de sus pechos, comenzó a besar mi boca, un ejercicio de succión en el que creí perder hasta el último de los pensamientos. Y como la marea alcanzaba la cresta con espuma, sin posible retenida me lancé a la brega furiosa del amor, perdido el más mínimo freno. Me dejé ir entre suspiros y gozos de incomparable medida, como no recordaba haber ejercido en muchos años. Idas y venidas de dichosa gloria, con mi mano en incansable repaso de aquel extraordinario cuerpo que se ofrecía a mí sin dejar una sola prenda al quite.

Fui el primero en regresar al salón de recibo, nervioso y aturdido, mientras la joven intentaba arreglar su apariencia, lo que consideraba un ejercicio de imposible cumplimiento. Y aunque nadie me dirigiera la mirada ni pareciera haber comprobado mi ausencia, el subconsciente esperaba que, en cualquier momento, todos me señalaran en terrible acusación. Porque jamás habría considerado como posible aquella gozosa experiencia, más propia de lupanar tirado, sin un mínimo de respeto o decoro hacia quien nos había invitado. Sin embargo y durante unos pocos segundos, llegué al convencimiento de que casi todas las señoras allí presentes, habían pasado en alguna ocasión por la gozosa *chaise longue* de la biblioteca. Busqué con la mirada hacia la hermana, que se acercaba hacia mí con una sonrisa en la boca.

—¿Habéis disfrutado de la extraordinaria biblioteca del gobernador, comandante Leñanza?

—Así es, señora mía. Una magnífica colección.

—No lo dudo. Creo que, cuando regrese mi hermana Paola, deberé hacer una visita con su amigo. Parece que también él disfruta con la lectura de antiguos libros.

—Estoy seguro.

El resto de la velada no me concedió un mínimo alivio. Por fortuna, parecía que el conde Stratiani mantenía la animada conversación con el cardenal Sifri y todo se movía en cuerdas de absoluta normalidad. Sin embargo, la procesión navegaba a borbotones por mi cerebro. Es bien sabido que tras el gozo prohibido, llega el arrepentimiento en oleadas duras para clavar picas de acero sin misericordia. Y así me encontraba en aquellos momentos, abatido de cuerpo y alma. Sin embargo, durante mucho tiempo no pude olvidar el cuerpo desnudo de Paola y el momento en el que la hice mía. Ejercicio más propio de villanos, si se efectúa en momento y lugar no adecuados, pero con extremo placer. Y quedaba meridianamente claro que la biblioteca de un palacete en sesión de oficial recibo, no conformaba el sitio más apropiado para el ejercicio del amor en su parte más animal.

Cuando Paola regresó al salón, comprobé su natural sonrisa y paso decidido. Sin embargo, me sentí cohibido como niño atrapado en vergonzosa falta. Estimaba

misión imposible mirarla siquiera a la cara, sin que todos los presentes comprendieran que había gozado de ella pocos minutos antes. Sin embargo, la joven se movía con extrema naturalidad y entraba en conversaciones intrascendentes, como si los actos realizados no empeñasen importancia alguna. Me maravilló aquella ligereza y mundana experiencia, posiblemente producto de la repetición de parecidos hechos, que no cabía otra explicación. Pero ya sabemos que a todo se acomoda el espíritu, por lo que algunos minutos después hasta fui presentado al conde Stratiani, a quien encontré como persona culta y de amena conversación.

Por fortuna para cuerpos y almas, todo pasa a popa en esta vida. Y para nuestra gracia, se borran los nubarrones negros con extrema rapidez, mientras permanecen los blancos en la memoria. Tan sólo en algunas noches, cuando se aparecía en el cerebro el querido rostro de mi esposa, saltaban rastros de pena y vergüenza en el pecho. Porque al rostro lacrimoso de Rosario se aparejaba el de Paola, entrada en risas y con su maravilloso cuerpo tendido en sugerente ofrecimiento. Arrepentimiento en duelo y dolor, un conjunto bien amasado por el hombre de mar en sus pensamientos.

* * *

Cuando regresábamos a Gaeta o Terracina de las comisiones de mar, con rapidez nos ponían al día de los acontecimientos atravesados en tierra por nuestras fuerzas. Incluso señalábamos en un mapa, desplegado en la mayoría general de la escuadra, el recorrido de las tropas españolas, en contraposición con las del enemigo. De esta forma y por medio del capitán de fragata Idiáquez supimos que, una vez reunida por fin la división española bajo el mando de Córdova en Piperno, el general establecía su definitivo plan de campaña. Pensaba atravesar la cordillera de la Sabina, ocupar el desfiladero de Tagliacozzo y caer sobre el enemigo, que sólo contaba con la opción de hundirse en la mar o perderse en los Abruzos, donde quedaría rodeado por el ejército austriaco. Y también supimos que Córdova rememoraba las gestas de aquel Gran Capitán, con un inolvidable protagonismo, precisamente, en el mencionado desfiladero.

De forma imprevista y con aviso de última hora, el general Nunciante, jefe del ejército napolitano, visitaba por aquellos días el campamento español. Intentaba conferenciar sobre la situación de las tropas establecidas en terreno napolitano y posibles acciones conjuntas, aunque se adivinara que entraba más en deseos lanzados al viento que en realidades. Córdova y su estado mayor le expusieron con claridad la idea general de campaña. Una vez escuchado el programa, el general napolitano se mostró altamente sorprendido.

—Permítame exponerle la opinión más sincera, general Córdova. Estimo que si lleva a cabo ese plan, conducirá a su ejército a la catástrofe más espantosa. Le adelanto que deberá atravesar una zona inhóspita y completamente virgen del paso

militar a lo largo de la Historia. Una cosa es lo que aparece en los mapas, y otra la cruel realidad. No contará en ese escenario con postas a la mano, salidas de escape o refugios de orden, sin contar con que cerrará todas las posibilidades a recibir suministros.

Se hizo el silencio entre los generales, como si hubiese caído una losa de granito sobre la mesa. Algunos estimaron como de excesiva severidad, el tono empleado por el general napolitano en sus palabras. Sin embargo, Córdova, tras atusar su bigote con cierto nerviosismo, alegó a la contra.

—Mire, general Nunciante, también yo me emplearé con absoluta sinceridad y sin rizar el rizo en una sola vuelta. Estoy seguro de haber superado terrenos muy parecidos o de peores características en las tierras españolas. He recibido informes detallados y creo que podremos cumplir nuestra misión sin mayores inconvenientes.

—En fin —el general napolitano continuaba sorprendido, aunque rebajara las cuerdas—, entendí como mi deber anunciarle la realidad.

—Y yo se lo agradezco en su justa medida, general, no lo dude.

Continuaron las discusiones, entrados por fin en amigable camaradería, cuando se avisó al general Córdova de la llegada al campamento del general prusiano Willisen. Una vez presentado, expuso que había sido comisionado por su Rey para estudiar la organización de las tropas españolas y asistir al desarrollo de las operaciones, que estimaba de tanto riesgo como atractivo. Aducía a su favor el permiso firmado por el Gobierno español. Y aunque a Córdova le molestara no haber recibido aviso previo del embajador, lo invitó a la reunión en curso con gestos de amistad. Y se llegó a su fin sin que el general español enmendara en una línea sus planes de campaña, con cortés oposición de Nunciante e indudable interés del prusiano.

Para demostrar que se encontraba seguro de sus proyectos, la división española se puso en marcha en la siguiente amanecida, tal y como se encontraba previsto en las disposiciones de campaña. Se ordenó que se incorporara la mínima impedimenta individual y de grupo. Y aquel mismo día, todos los hombres se introducían por un terreno arisco y áspero de pies, hasta alcanzar las crestas de las montañas en grupos perfilados. Comprobaron que el trazado se abría con pésimas condiciones. Pero pronto comenzó a preocupar a Córdova la actitud del paisanaje montañés, al punto de dictar órdenes muy severas en cuanto al trato que se le debía dispensar. Quien parecía más impresionado era el general prusiano, invitado al acompañamiento. Porque como informaba en sus escritos dirigidos a Berlín, observaciones que se publicaban airesamente en la prensa prusiana, quedaba asombrado al comprobar que, tras penosas marchas de seis y siete leguas por terrenos impracticables de montaña, los soldados españoles llegaran a los pueblos o a los vivaques con deseos de confraternizar y divertirse al ritmo de la música propia del lugar.

Cuando las fuerzas españolas alcanzaron la ciudad de Enrola, localidad amplia y tranquila en comparación a las anteriores atravesadas, comprendieron con abierta felicidad que habían superado la peor parte. Los soldados cayeron rendidos en sueños

profundos, aunque pocas horas después fueran sometidos a una terrible tormenta de agua, truenos y rayos, acompañada de un fortísimo vendaval. Debieron atravesar una noche terrible, mojados de cuerpo y alma hasta los tuétanos. Sin embargo, la tropa solicitó una «diana con música de trompetas y tambores», para tomar fuerzas y cobrar impulso. Y como se corrió en voces de buen humor, se brindó la salida del sol con charangas, tambores y clarines.

Las tropas españolas comprobaron, alborozados, que a partir de Enrola los caminos se suavizaban en colores azules, como si se tratara de unos paseos por la corte. Pronto llegaron a la ciudad de Rieti, donde encontraron a una población que esperaba a los garibaldinos con preparación de fiestas y celebraciones festivas. Pero como aquellas personas habían lidiado guerras y adhesiones contrarias durante siglos, pronto se acomodaron y cambiaron los vivas hacia la banda española. Y ya restaban pocas leguas para enfrentar el desfiladero de Tagliacozzo, desde cuyas cimas Córdova esperaba divisar los campamentos de Garibaldi y comenzar la faena de fuegos. Sin embargo, enterado el caudillo italiano de la rápida aproximación española, levantó tiendas y carros para salir en escape hacia la Toscana. Y al comprender que podían entrar en territorio asignado a las tropas austriacas, se vio obligado a continuar su huida hasta alcanzar la población de Narni.

Una vez superado el famoso desfiladero, los españoles marcharon con decisión hacia Terni. Y en las cercanías de dicha localidad pensaba Córdova enfrentar a las tropas de Garibaldi, lo que se trazó como misión imposible, al comprobar que no quedaba un soldado republicano en la ciudad. El general español no sabía en aquellos momentos, que las fuerzas del caudillo italiano se desvanecían poco a poco a causa de la desertión y ante el empuje español. De esta forma, como Garibaldi eludía una y otra vez el posible enfrentamiento con las tropas españolas, el general decidió regresar a Rieti para tomar un merecido descanso, tras muchos días de marchas agotadoras. En su defensa, Garibaldi exponía que conocía muy bien a las tropas españolas, por haberse batido contra ellas en el Río de la Plata al lado de los insurgentes. Y en base a ese conocimiento, los creía capaces de cruzar la cordillera entera con infantes, jinetes, artilleros y mulos, lo que en verdad habían realizado parcialmente.

Por parte de las fuerzas francesas y una vez conseguida la toma de Roma con elevado número de bajas, el general Oudinot enviaba con especial ceremonial al Santo Padre, todavía en Gaeta, las llaves de Roma. Alborozado, Pío IX no esperaba una sola jornada y se presentaba ante la ciudad eterna, en la que entraba en olor de triunfo y multitudes en alborozo, posiblemente gran parte de las que lo habían expulsado con graves injurias meses atrás. Por su parte, el general Nunciante, todavía impresionado por el plan de campaña español, proponía en nombre de su Rey al Consejo de Embajadores, que la división española permaneciera guarneciendo de forma indefinida la ciudad de Roma y los Estados pontificios. El Gobierno español se sintió orgulloso y agradecido por tan prestigioso ofrecimiento, aunque lo rechazara de

plano con extrema cortesía.

Como resumen, puedo asegurar que en los nueve meses de presencia española en tierras italianas, el resultado obtenido por el Cuerpo expedicionario fue el apetecido y buscado por el Gobierno, sin torcerse en una sola línea. Y más todavía, si se tiene en cuenta que no se sufrió una sola baja por combate, aunque se perdieran algunos hombres por causa de las fiebres o accidentes en el terreno. Pero todos los fines perseguidos quedaron del bando propio. Se repuso al Papa Pío IX en el Solio pontificio, el revolucionario Garibaldi huyó a América, los revolucionarios de diversos países abandonaron la península italiana, y los nacionalistas italianos aplacaron sus ansias de libertad en espera de una mejor y más propicia ocasión. Declaro sin entrar en parabienes de lisonja, que la iniciativa del Gobierno español se mostró completamente eficaz en cuanto al fin perseguido. Aunque la campaña se desarrollara sin afrontar combates, las maniobras dictadas por el general Córdova consiguieron que el ejército garibaldiano se disolviese como la espuma. Y como alegaba el embajador español en forma un tanto rimbombante, la doctrina militar de aquella época no prescribía la obligatoria destrucción del enemigo, sino su reducción a la más pura impotencia por medio de la estrategia y la táctica.

Como era de esperar, se recibieron honras y honores a torrente tras la exitosa operación. En particular, al general Fernández de Córdova se le concedió la Cruz de Brillantes de Pío IX, la Gran Cruz de San Jenaro de Nápoles y el nombramiento de Patricio Noble de las ciudades de Velletri, Narni y Rieti. Una vez regresado a España, el Gobierno le concedió la Gran Cruz de San Fernando. Como es fácil imaginar, fue muy generoso el reparto de condecoraciones y recompensas entre las fuerzas expedicionarias, siendo con carácter general la medalla conmemorativa de la campaña, acuñada por la Santa Sede y concedida a todos los españoles presentes en Italia. Todavía la luzco en mi uniforme con orgullo, distinción que me recuerda aquellos días italianos, una experiencia difícil de olvidar.

A la contra defendían los grupos políticos de oposición unas opiniones muy adversas, lo que es habitual en el juego partidario español. Se tachaba la política seguida por el Gobierno como de *sentimental*, así como que las tropas se habían enviado tarde y mal, después del fracaso de las conferencias de Gaeta. Aducían que si nuestras tropas hubieran llegado al escenario dos meses antes, habrían podido participar en las operaciones. Otros opinaban que se había producido un gasto absurdo, porque la restauración del Papa en su solio podía considerarse como inevitable, bien por mano de los franceses o de los austríacos. No obstante y como opinión personal, entiendo que dichas posturas no se ajustaban ni concordaban en una onza con la verdadera realidad de los hechos. Tan sólo buscaban la ganancia política partidaria, que por desgracia tantas veces se sitúa por encima de la meta nacional. Las conferencias diplomáticas no sólo no habían terminado, sino que únicamente habían celebrado la primera sesión, cuando el Gobierno español había decidido enviar las tropas al teatro italiano.

Tampoco defiendo la opinión de que, si nuestros hombres hubiesen arribado a Italia dos meses antes, podían haber tomado parte en las operaciones. Creo que la prudencia del Gobierno había sido adecuada y decidido el traslado de las tropas en el momento oportuno. Baste recordar los intereses que empujaron a Narváez a enviar soldados, para comprobar que no se trataba de política sentimental sino eminentemente pragmática. Los que negaban la extraordinaria oportunidad de la intervención, desechaban la capacidad española de hacer política exterior propia, para dejarla como siempre en manos de las potencias extranjeras.

También defiendo la ordenada y eficaz organización de las tropas del general Córdova en su preparación del traslado, así como una brillante acción de transporte por parte de la Armada. Nuestras tropas exhibieron en todo momento una disciplina, porte y preparación que causaron admiración y supieron ganarse la confianza de las gentes en los pueblos que debieron atravesar. Se consideraba norma habitual que, cuando el paisanaje conocía al soldado español de cerca y a fondo, los habitantes solicitaban su protección por encima de la correspondiente a otras naciones.

En cuanto a las unidades de la Armada, cumplieron al ciento con lo que se les requirió en todo momento, tanto en las misiones de transporte iniciales como en el mantenimiento logístico posterior. Y no debemos olvidar que se empleó un elevado porcentaje de las disposiciones totales de nuestra Marina por aquellos días. Se trataba de condición sabida la nula oposición en la mar, así como que las misiones de vigilancia no se mostraban de verdadera necesidad. Pero de esa forma, el pabellón español ondeó durante meses por toda la costa italiana, elevando nuestro prestigio nacional, una de las misiones que pocas veces se tienen en cuenta. Y en cuanto a mi persona en particular, debo reconocer que el cuerpo de la joven napolitana quedó grabado en el cerebro durante un alargado tiempo. Pero así son los amores de mar, con estrago inmediato y dulce olvido posterior, conforme las olas de la mar nos acarician los costados.



Regreso al hogar

Una vez recuperada de manos revolucionarias la capital romana y las principales ciudades de los Estados pontificios, el Gobierno español dio por terminada la misión del ejército expedicionario en apoyo del Santo Padre. Sin embargo, ordenó una repatriación escalonada de las fuerzas, para que todavía se sintiera durante algún tiempo la presencia española en tierras italianas. A pesar de que nos encontráramos metidos en las festividades propias de las Navidades, en la segunda quincena de diciembre comenzaron las operaciones de embarque de nuestros soldados en las unidades de la Armada, con dos expediciones desde Terracina y Gaeta al puerto de Barcelona.

Por fortuna, pude atravesar esas jornadas tan señaladas del año con plena tranquilidad en mi querida ciudad de Gaeta. Y aunque mucho doliera la separación de los seres queridos, conseguimos celebrar la Nochebuena y la Natividad del Señor con cierta normalidad y regusto español. Por gracia de los cielos, pudimos adquirir a buen precio, y gasto adjudicado a la generosa mesa del comandante, unos pavos que allí denominaban como *campanos*, ejemplares de extraordinario tamaño, que hicieron las delicias de boca y paladar. También me produjo una enorme satisfacción comprobar que las costumbres populares navideñas del Reino de Nápoles, en mucho se parecían a las españolas y posiblemente procedentes de una misma fuente. Incluso asistimos a una inolvidable misa del gallo en la iglesia de la Santísima Anunciación, que en mucho recordaba la habitual ceremonia que se celebra en tal fecha por nuestras tierras.

En el mes de febrero, el *Blasco de Garay* fue uno de los tres buques escogidos para efectuar un traslado de fuerzas y pertrechos desde Terracina hasta la ciudad de Valencia. Y por último, también participamos en las acciones de transporte que cancelaban definitivamente las operaciones, en la que el general Fernández de Córdova embarcaba a bordo de la fragata *Cortés*. Por fin, arribábamos al puerto de Barcelona sin novedades que declarar, aunque en esta última navegación la mar nos ofreciera alguna bofetada de orden, que acabó por escaldar el espíritu aventurero de muchos hombres. Y no fueron pocos los que, al pisar tierra española, hincaban la rodilla en la piedra del muelle y se juramentaban para no volver a embarcar en el resto de su vida.

El día 5 de marzo de 1850, en el puerto catalán se congregaba una vigorosa multitud para aclamar con palmas y vítores a nuestros soldados, como si regresaran de una extraordinaria y sangrienta campaña de guerra. Pero de forma especial, la mayor parte se decantaba en nervioso remolino alrededor de la figura del general en

jefe, que saludaba mano en alto con felicidad plena y gestos de gloria. Una vez desembarcados, se daban oficialmente por finalizadas las operaciones de apoyo al Ejército por parte de la Real Armada, en la que fue denominada como campaña de Italia.

Una vez reunida la escuadra en libertad y sin compromisos externos bajo el mando del brigadier Bustillo, nos mantuvimos en el puerto barcelonés durante dos largas semanas de espera, un periodo de quietud y reposo sin tarea a la que morder una sola esquina. No obstante, pocos días después del triunfal arribo, sufríamos un nordeste duro y cascarrón, con visos de futuro desamparo, que nos hizo levar las anclas a la rápida y salir a la mar durante dos días. Por fortuna, no se produjeron en la escuadra más daños a señalar, que la pérdida de un ancla con cinco grilletes de gruesa cadena en el vapor *Vulcano*. Sin embargo, se debieron acometer un buen número de pequeñas reparaciones y ajustes en fino, cuando pudimos largar los ferros de nuevo en la fosa catalana.

Tal y como se esperaba, por fin se recibió la orden para que la escuadra pasara en conjunto al puerto de Cádiz, allí donde año y medio atrás habíamos iniciado la empresa italiana. Navegación galana y con libertad recobrada. Una vez en la inolvidable bahía gaditana, se disolvía la escuadra bajo el mando del brigadier Bustillo con extrema rapidez, para quedar de momento bajo la mano del capitán general del departamento marítimo gaditano. Y si anidaba interrogantes en mi cerebro sobre la futura asignación del *Blasco* en alguna otra división con misiones de mar atractivas, antes de que se produjera mi esperado desenlace, para nada resultaron efectivos tales pensamientos. Porque dos jornadas después del fondeo, entrados en los últimos días del mes de marzo, leía en la Gaceta mi inmediato desembarco del buque de primera clase *Blasco de Garay*, así como el nombramiento para el mando del mismo del capitán de fragata Nicolás Santolalla.

Para rematar el cuadro a la brava, al día siguiente recibía notificación de la mayoría general del departamento, en la que se me prevenía del inmediato desembarco. Y sin mayores estragos ni alardes de fortuna, aquella misma tarde entregaba el mando de forma provisional en manos del teniente de navío Malpaso, al ser anunciado el embarco del nuevo comandante para el siguiente día. Una vez en tierra y como solía ser norma habitual, no giré la cabeza hacia atrás para comprobar la silueta de mi querido buque en la distancia. Cerraba un importante capítulo de mi vida marinera y no parecía aconsejable aferrarse a estampas que no podrían regresar.

Con los pensamientos perdidos en la bruma y los baúles preparados por mi criado Pepillo, tomábamos un carruaje de postas que nos encaminaba con ligereza hacia la calle de la Amargura. Una vez más, llegaba a nuestra residencia gaditana, un noble edificio en el que tantas empresas habían vivido los miembros de la familia Leñanza, inolvidables y gozosas algunas de ellas, aunque con otras cubiertas de pésame muy negro. Por fin, cuando golpeaba la puerta a martillo con la aldaba del león, desconocía si mis tíos Beto y Rosalía habrían regresado a su particular morada, en la

que intentaban olvidar los muchos males atravesados.

Cuando se abría la puerta, comprobé el avejentado rostro de Manuel, uno de los fieles servidores que jamás se apartaba del palacete. Sin más esperas, tras comprobar que nadie de la familia se encontraba presente, tomaba posesión de la alcoba principal en aquel precioso aconchadero particular de la casa de Montefrío en la ciudad gaditana. Pero ya ordenaba a Pepillo que no estibara en los armarios más prendas que las mínimas necesarias. Porque, una vez comprobado que se mantenía el carruaje de cinco vidrios en las cocheras, decidía salir sin pérdida de tiempo hacia la Real Isla de León, nombrada desafortunadamente como San Fernando desde la guerra al francés. Y allí, en la mayoría general del departamento, arreglaba el papeleo que necesitaba para encontrarme libre de ataduras. De momento, quedaba pasado a situación de cuartel en la Corte, aunque ahora se denominara en pliegos como *oficial pendiente de un nuevo destino*.

Por putañera y maldita desgracia, mi hijo Santiago no se encontraba en Cádiz por aquellos días. Y bien que lo sentí en la sangre porque, de esa forma, marraba en una de las posibilidades más soñadas desde semanas atrás. No veía al joven alférez de fragata desde bastantes años, demasiados, y los deseos de abrazarlo con fuerza se agigantaban en mi pecho. La goleta *Constitución* en la que se encontraba embarcado, había salido a la mar dos semanas antes. Y no se esperaba su regreso hasta un mes después, porque debía efectuar escala de transporte en el puerto de Melilla. Y era tan grande mi deseo de escuchar sus aventuras, que dudé de permanecer en la ciudad hasta que arribara en vuelta.

Como suele ser habitual, me sentí atacado por extrema urgencia de alcanzar la Corte, esa prisa que desbarata el alma cuando encuentras la meta del recorrido al alcance de la mano. En la mañana siguiente abandonábamos la ciudad plateada en dirección del camino que recorre las Andalucías hacia el norte. Y aunque me aseguraran que ya no solían aparecer bandoleros por los caminos, más que en casos muy esporádicos, ordené que dos hombres bragados de la casa nos acompañaran en el carruaje, armas a la mano y con pocos deseos de preguntar. Pero a pesar del regocijo que se alimenta cuando se emprende el definitivo retorno, me sentía desosegado y nervioso cuando pasábamos por las Puertas de Tierra. Menos mal que el rostro de Rosario y de mi hija abanicaba el cerebro en dulce, así como la sencilla vida familiar del día a día, que mucho se añora cuando se ha perdido.

Haciendo un ligero recorrido de memoria sobre mi vida de los últimos años, recordé que en el mes de agosto de 1845 había abandonado la ciudad de Madrid y la familia. Salía escopetado hacia Ferrol, para pasar posteriormente a Londres a bordo del vapor *Piles*, y embarcar como segundo comandante del vapor *Blasco de Garay*, destino soñado. Y ahora, entrado en el primer día de abril de 1850, regresaba por fin al hogar. Se trataba de una separación demasiado larga, aunque hubiera atravesado algunos días en su compañía durante las Navidades de 1948, para ofrecer un adiós definitivo a mi padre.

El trayecto hacia la Corte no se pudo abrir con peores condiciones meteorológicas, como si también los dioses me quisieran obsequiar con un temporal de tierra en bienvenida. Nos azotaron lluvias en torrencera, estruendo de truenos como cañones en salva rápida y rayos que caían por las dos bandas del carruaje. Para colmo de males, algunas zonas del camino presentaban sus lindes borrados al ciento, con peligro cierto de que los animales hicieran por algunas hondonadas con espantoso peligro. Por estas razones, debimos tomar posada en un par de ventas, que ya los hombres amparados en el pescante morían de humedad y sufrimiento. Necesitamos de tres jornadas completas para alcanzar la villa madrileña. Y me creí entrado en sueños celestiales, cuando atravesamos el portón del palacio de Montefrío.

Una vez más me fundí en un emocionado abrazo con mi esposa y mi hija, un ejercicio que, por repetido en el tiempo, jamás dejó de entermecerme. Fiel a su costumbre, Rosario derramaba gruesas lágrimas de placer al comprobar que recobraba al esposo, aunque no pudiera asegurar la permanencia de tan querido ejercicio durante alargado tiempo. Comprobé la presencia de mis tíos, aunque solamente llegara hasta mí en emocionado saludo la tía Rosalía, que también largaba prendas de emoción. Y fue en ese mismo momento, cuando recibí la primera de las malas noticias, de esas que acechan negras y embozadas durante los momentos de placer.

—¿Y el tío Beto? ¿Ha salido?

—Nada de eso, sobrino. Se encuentra enfermo y rendido en cama.

—¿Enfermo? —aunque no disponía de datos, el duende me hacía temer lo peor—. No puedo imaginar al tío Beto atacado por alguna enfermedad. ¿Acaso de gravedad?

—Pues, la verdad, todavía no lo sabemos. Desde hace cinco o seis semanas sufre de grandes dolores en la espalda, aunque el doctor Lafuente, su buen amigo, no es capaz de encontrar la causa cierta. Ha probado unguentos y remedios de todo tipo, que hasta el momento no han ejercido la esperada solución. Cuando los dolores aumentan de grado hasta hacerse insoportables, solamente el láudano le concede cierta paz.

—¿Puedo saludarlo?

—Deberás esperar algunas horas, Francisco. Ahora duerme, después de no haberlo conseguido durante toda la noche. Cada hora de sueño que consigue es una pura bendición. Pero ya lo harás cuando despierte.

Poco a poco, me pusieron al día de las noticias más importantes. Salvo la situación del tío Beto, todo se corría en rastros de normalidad. Y la primera sorpresa de bulto llegó por boca de mi hija Rosarito. Porque poco después, cuando me ofrecían un refrigerio en el saloncito de las conchas y, con hambre en duelo, atacaba un plato de jamón y lonchas de tocino a la brasa, mi preciosa niña entraba con petición de cintas. Y como pude comprobar que su rostro cuadraba en rubores intensos, deduje que se trataba de problema de amores.

Debo aclarar que, aunque para mí siempre fuera la niña Rosarito, mi preciosa hija había cumplido ya los veinte años. Una mujer entera y de belleza incomparable, con una figura proporcionada y estatura superior a la de su madre. Pero por encima de otros atributos destacaban sus grandes ojos, azules como las aguamarinas de Indias, que contrastaban con una cabellera muy rubia, casi entrada en blanco plateado. Y como parecía trabarse su lengua, llegó la madre en auxilio.

—Por Dios y los santos, niña, que no hay prisa. Ya le contarás a papá...

—¿Qué sucede, Rosarito? —la animé para que entrara en danza—. ¿Acaso algún mozo ha pedido autorización para cortejarte?

Mi hija quedó muda mientras me miraba con ojos de asombro. Comprendí que había acertado de lleno en la diana y al primer disparo. Pero de nuevo debía apoyarla mi esposa en ayuda.

—Verás, Francisco, no hay nada que esconder en este asunto —mi esposa hablaba con nervios abiertos y a excesiva velocidad—. Hace tres meses, un joven muy apuesto y de noble familia solicitó autorización para visitar oficialmente a Rosarito. En primer lugar, la niña lo aceptó encantada. Parece que se habían conocido en algún sarao o fiesta de empaque. Ante tal situación, decidí que el pretendiente hablara con el tío Beto que, en tu ausencia, ejercía como cabeza de la familia. Mantuvimos una conversación sobre el tema y resolvimos conceder la petición. Verás, Francisco, como tú no estabas, decidimos como mejor...

—Por favor, querida mía, que no tienes nada que explicar ni reprocharte. Obrasteis en normas de honor y con absoluta cordura —me giré hacia la niña, que parecía más tranquila—. ¿De quién se trata, Rosarito? ¿Le amas de verdad?

—Padre, por supuesto que le... que le amo con locura. Se trata de un joven apuesto, noble, gentil, muy educado de formas, con una elegancia incomparable, resuelto...

—Bueno, ya veo que ese mozo cubre con soltura casi todos los adjetivos que se le puedan endosar a un apuesto galán. ¿Tiene nombre? ¿Acaso es militar? ¿Cómo van esas relaciones?

—Se llama Juan María Ramírez del Árbol y Fonseca. Es el hijo primogénito del marqués de Centellas, mariscal de campo del Ejército, retirado por invalidez. Sufrió graves heridas en un combate durante la Guerra Carlista de los Siete Años, por la que recibía la Cruz de San Fernando —la niña hablaba con orgullo, segura de que me gustaría escuchar esos detalles—. Pero Juan se dedica a las leyes y aspira a ser diputado.

—¿Diputado progresista?

—¡No, padre! —Rosarito parecía haber escuchado una terrible blasfemia—. Del partido moderado.

—Bueno, eso está mejor —sonreía porque me movía entre bromas, sin que la niña lo advirtiese—. ¿Habéis trazado planes de futuro?

—Pues la verdad, padre... —de nuevo titubeaba.

—Nuestra hija, un poco enloquecida de nervios amorosos, quiere contraer matrimonio este mismo verano —interrumpía la madre con agitación—. Pero ya le dije que lo entiendo como un movimiento demasiado apresurado. No hay necesidad de que...

—Vamos, Rosario —tomé la mano de mi esposa con el verdadero cariño que por ella sentía—. Recuerda lo poco que duró nuestro noviazgo, unos escasos meses. Y apenas habías cumplido los dieciocho años.

—Eso no me lo habías dicho, madre.

—Vamos, niña, no olvides que se trataba de otros tiempos.

—No tantos, madre.

—Bueno, ya lo decidiremos y todo se correrá para bien —dije para cerrar el capítulo—. Como es lógico, me gustaría conocer al muchacho.

—Esta misma tarde vendrá a recogerme para dar un paseo por el Prado.

—Por supuesto, acompañada por doña Gertrudis, la doña —medió Rosario.

—Pues esta misma tarde, padre —insistía la moza con extraordinario interés—, podría conocerlo.

—Pues si eres feliz, hija mía, me alegro por ti. Esta tarde charlaré con el apuesto, inteligente, gentil y educado mozo.

Todos reímos la chanza abierta, que rebajaba los nervios al piso. Pero puedo asegurar que mucho me alegraba comprobar los rastros de felicidad que apreciaba en el rostro de mi hija. Comprendía que por aquellos días vivía uno de los momentos de más ilusión en su vida, esos que se recuerdan siempre con especial gozo, y no pensaba trasquilarlos en una sola pulgada. Conforme la charla se animaba, me dejé caer en el mullido sillón, mientras miraba a Rosarito con extremo orgullo. Sentía muy a fondo que no nos acompañara el pequeño Santiago en la ocasión, para cubrir la marea al gusto eterno. Pero así se mueven las aguas de nuestra vida, con crestas y vaguadas al placer propio de los dioses.

* * *

Atravesé una primera semana de apetecido reposo, con escasa o nula necesidad de pensar siquiera en asunto alguno de importancia. Tan sólo se movía en colores grises la salud del tío Beto, a quien por fin pude saludar con emoción. Y bien que me entristeció su doloroso estado, la palidez de su rostro y, más importante todavía, su ánimo caído al ras, como si no deseara vivir más tiempo. Intentando elevar su espíritu, conversaba cada día por largo, y aumentaba las dosis con historias reales o imaginadas, al comprobar que nuestras charlas lo relajaban y disminuían el dolor. Le explicaba las operaciones en las costas catalanas y las posteriores de Italia, que parecían interesarle mucho. Sin embargo, poco me gustaba la perdiz servida, porque ya pasaban demasiadas semanas sin que apareciera la necesaria mejoría. Y no podía pensar en vivir el resto de sus días con el láudano abierto en chorro, que a veces lo

dejaba en un estado de alejamiento casi absoluto.

Aunque hablé en dos ocasiones con don Juan Lafuente, viejo cirujano de la Armada y buen amigo del enfermo, nada pude sacar en claro. Porque me exponía con toda sinceridad su ignorancia en ese preciso caso, tras haberlo probado todo. Y aunque mi tío se negara en principio con cierta energía, solicitamos la consulta de otro afamado doctor, don Benito Llamara, según algunos facultativo muy versado en los problemas de la espalda. Y bien que lo reconoció durante una alargada hora, sin dejar un poro de la zona dorsal y lumbar sin acercar la lupa. Poco después y aunque nos trasladara una larga perorata llena de palabras ininteligibles y entregara nuevos remedios fabricados de su propia mano, el enfermo no parecía salir adelante en una media vara.

En conversación privada con la tía Rosalía, entré por fin con la necesaria sinceridad sobre el primo Beto. Porque nada sabía de él, desde que saltara la borda del falucho por la costa catalana. Sabía que se trataba de un tema doloroso, pero no tenía más remedio que abordarlo. No podía olvidar la promesa jurada a mi padre en el lecho de muerte, que para mí suponía una tabla de ley.

—¿No habéis sabido nada del primo Beto en los dos últimos años?

—Bueno, durante el verano pasado recibidos una carta fechada en la ciudad de Montpellier. Pero no exponía nada en concreto de sus posibles actividades. Nos hablaba de su esposa y de su querida hija en un tono muy emocionado, pero nada más de interés. Le contestamos a la dirección expresada. Y le preguntábamos sobre detalles más concretos, especialmente por su situación personal y militar. Pero no hemos recibido ninguna noticia más. Como comprenderás, el curso de su vida me tiene estragada el alma. Porque tu tío sospecha que haya podido entrar en España con las tropas de Cabrera y que haya sufrido alguna...

—No pienses eso, tía —moví las manos como si deseara alejar un pesado moscón—. De las malas noticias se acaba por tener conocimiento con malsana rapidez. Lo que debemos encarar ahora es la necesidad de que su nombre se incluya entre los decretos de amnistía. Y, si fuera posible, su reingreso en la Real Armada.

—Aunque poco conozco de los temas militares, sobrino, veo muy difícil que consigamos ese segundo e importante paso. Pero me conformo con que salve la vida y pueda regresar a España sin peligro. Además, me gustaría tanto conocer a esa niña, a mi nieta. Dios mío, qué golpes nos ofrece la vida.

Mi tía acabó por buscar la necesidad del abrazo porque comenzaba a llorar con gemidos de dolor, lo que ya me temía desde el primer momento. Para mis adentros pensaba que, aunque nada bueno significara la ausencia de noticias, esperaba que Beto se encontrara bien amparado por el general Elío, su suegro, entre la corte de don Carlos. Pero debía entrar en acción sin perder mucho tiempo y aclarar los decretos de amnistía que, para miembros de la Armada, no habían aparecido todavía en la Gaceta. No me encontraba versado en tales asuntos, pero debía tomar ese toro por los cuernos aunque poco me gustara.

Por las razones expuestas, así como la necesidad de aclarar algunos asuntos que afectaban a mi situación personal, en la segunda semana me dirigí al ministerio de Marina con el uniforme de presentación y recibo. Por aquellos días mantenía la cartera de nuestros asuntos don Mariano Roca de Togores, marqués de Molins. Y parecía una excepción a la regla, porque ocupaba el puesto de ministro en segunda tacada y ahora con más de dos años continuados en la silla. Este político manchego había conseguido que, por primera vez en muchos años, el personal de la Armada hablara bien de su ministro. Debo aquí recordar que, como norma habitual, la cartera de Marina se pasaba de unas manos a otras sin tiempo siquiera para calentarla ligeramente. Porque, si en 1848 habíamos disfrutado de dos ministros, eran seis los habidos en 1847, dos más en 1846 y así en rodada sin fin.

El marqués de Molins había sido uno de los más firmes apoyos del general Narváez, en cuanto a la decisión de enviar tropas a Italia en defensa del Papa. Y también se le achacaba a su sabia mano el resurgir de la Real Armada, que continuaba adquiriendo unidades de vapor, al tiempo que los arsenales comenzaban a repuntar en las novedosas tecnologías de construcción naval y de equipos propulsores. Su presencia constituía una oportunidad que no se podía perder.

Cuando alcancé el edificio del Ministerio, dudaba de la sección a la que debía dirigirme. Deben tener en cuenta, que el problema de las amnistías apenas había aparecido en nuestra Institución durante los últimos años, debido al escasísimo número de hombres emparejados en dicha situación. Por fortuna, se solucionaron gran parte de las dudas al encontrarme en el pasillo de la primera planta al brigadier Pedro María de Estremera, aunque ahora mostrara faja y vueltas de jefe de escuadra. Tan excelente persona y magnífico oficial había sido mi jefe en la Sección de Instrucción del Estado Mayor de la Armada, hasta que embarcara en el *Blasco de Garay*. Como el aprecio entrambos era grande y mutuo, me saludó con extremo afecto.

—¡Santo Dios, Leñanza! Mucho me alegro de verlo por aquí.

—Quedo a vuestras órdenes y servicio, señor general. También yo me alegro de saludarlo. Por cierto, le felicito con alegría por haber conseguido la faja^[27]. Muy merecida, por cierto.

—También yo le felicito por su ascenso al empleo de capitán de navío —señalaba las vueltas de relumbrón en mi manga—. Ya sé que acabó por recibir el mando del *Blasco de Garay*, tal y como planificamos, aunque la empresa le costara demasiados meses. ¿Llegó a tomar parte en las operaciones italianas?

—Por supuesto, señor. Desde el primer día hasta el desenlace. He desembarcado hace pocas semanas.

—Y ahora, supongo que pasado a cuartel.

—Qué remedio, señor.

—Pues por desgracia, mañana mismo marchó hacia Ferrol en una comisión de arsenales que durará algunos meses. Como se encuentra recién llegado a casa y

disfrutando de la familia, después de una alargada ausencia, no es momento para que comience a separarse. Espero que, a mi regreso y si no se le ha aparecido un mirlo blanco, una especie a extinguir, pueda volver a trabajar a mi lado.

—Sería un honor y un placer, señor. Porque de capitán de navío, solamente puedo mandar buque que ice insignia a su bordo, si no cambia una vez más el reglamento. Y muy pocos son los que aparecen con tales características en estos momentos.

—Así es. Porque los dos navíos que se mantienen en las listas, *Guerrero* y *Soberano*, apenas se pueden considerar unidades activas y recibirán la picota en pocos meses. Bueno, se comienzan a construir dos navíos modernos con 86 cañones, que serán bautizados como *Reina Doña Isabel II* y *Rey Don Francisco de Asís*. Pero el primero no estará listo hasta dentro de un par de años. Además, supongo que en el Reglamento de Dotaciones aparecerán como mandos propios de brigadier. Por cierto, ¿necesita algo? Cuente conmigo para lo que estime oportuno.

—No quiero molestarle, señor, que le supongo con más de mil asuntos en...

—Nada de melindres, amigo mío. Dispongo de mucho tiempo libre, hasta que a las doce me reciba el señor ministro.

—Pues no es fácil lo que busco, señor. La razón principal de mi visita es comprobar si se van a producir decretos de amnistía para los oficiales de la Armada, que hayan tomado parte activa en el bando carlista...

—¿Oficiales de la Armada en el bando carlista? —mostraba rostro de extrañeza—. Bueno, creo que solamente han surgido contados casos.

—Así es, señor. Muy pocos casos. Pero uno de ellos es el de mi primo, teniente de navío Adalberto Pignatti Leñanza. Se trata del único hijo del capitán de navío Pignatti, que por cierto se encuentra muy enfermo, y de la hermana de mi padre. Y mi progenitor me pidió en su lecho de muerte, que hiciera todo lo posible por ocuparme de su futuro. No tengo más remedio que entrar a saco en el tema. Después de todo, solamente quedamos dos Leñanza en mi generación.

—Supe la muerte de su padre y mucho lo sentí. Pero con entera sinceridad, nada conozco de ese tema particular de las amnistías. No obstante, sé dónde podemos encontrar respuestas.

La suerte me bendijo de lleno una vez más, porque el jefe de escuadra Estremera me allanó el camino como si se tratara de su propio hijo. Tras largar un par de preguntas y dirigirnos a la sección de personal patentado, encontramos al capitán de navío Sebastián Vergara. Y mucho me alegré porque lo conocía bastante, al haber coincidido de dotación en la fragata *Lealtad*. Por fortuna, manteníamos una excelente relación y la necesaria confianza. De esta forma, una vez con el camino trazado de firme, entré en agradecida despedida de mi antiguo jefe. Y no mentía al asegurarle que mucho me agradaría trabajar de nuevo bajo sus órdenes.

Tras tomar asiento en el reducido gabinete, expuse a Vergara el asunto que me movía a la visita. Accionó los brazos con energía, como si se tratara de un tema trillado en doble vuelta.

—Vaya por Dios, Francisco. No sabía que fueras primo carnal del teniente de navío Adalberto Pignatti. Sin duda, conforma uno de los casos más excepcionales que han aparecido en este conflicto. En principio, se trata de uno de los cinco oficiales que abandonaron la Armada para entrar al servicio de armas de don Carlos. Porque hubo otros, cercano a la decena, que simplemente abandonaron la actividad, pero quedaron a medio camino, sin rendir servicios al bando carlista. Pero no sé si sabrás que Adalberto Pignatti se encuentra catalogado en una situación bastante especial, más...

Como parecía dudar de entrar en datos que podían ofender al más sensato, le ayudé.

—Conozco muy bien el caso de mi primo, Sebastián. Se trata de haber llevado a cabo labores de información contra el Gobierno legítimo en Londres. Vamos, el espionaje en su más pura versión. Debes saber que fui yo, precisamente, el que informé con detalle de tales acciones, por mucho que me doliera.

Le expuse con pocas palabras mi triste experiencia de espionaje en la capital británica, conforme asentía con la cabeza.

—Como dices, debió ser una experiencia bastante dolorosa, de forma especial si se trata del único pariente a flote. Sin embargo, las instrucciones recibidas del Gobierno en el ministerio de la Guerra, que se han hecho extensibles al de Marina, son las de abrir la mano sin cortapisas. Por tal razón, ha sido el propio ministro Togores el que tomó la decisión, hace pocos días, de que Pignatti entrara en el decreto de amnistía que se prepara y será publicado la semana próxima. Todos los que abandonaron la Armada serán amnistiados. Y todos podrán reingresar en nuestra Institución..., todos menos el teniente de navío Adalberto Pignatti. Como puedes imaginar, debido a esa especial consideración que lleva anotada en su expediente personal.

—Vaya por Dios. Bueno, por una parte, me alegra que pueda regresar a España sin peligro de ser sometido a consejo de guerra, prisión o penas mayores. Todo ello si descubrimos donde se encuentra, porque nada sabemos de su vida hasta el día de hoy. Pero me apena que no pueda regresar a la Armada. ¿No hay posibilidad de especial petición?

—Creo que se trata de algo muy difícil, Francisco. Solamente el ministro en persona podría solucionar ese apartado, si dispone de competencias para ello, lo que ignoro. Te conozco bien y eres capaz de entrar con sable en mano contra el turco si es necesario. Así que solicita audiencia con el ministro y exponle el problema. Pero con sinceridad, lo veo como empresa muy complicada. Eso sin contar, que su regreso a la Armada podría traducirse en una experiencia poco agradable para él.

—¿Poco agradable? No te comprendo.

—Pues con entera sinceridad, supongo que siempre será tratado como *el espía*. Ya sabes que las lenguas sueltas entran en coros de aquellarre y escasa benevolencia con demasiada frecuencia.

—Entiendo lo que quieres decir. Pero ese problema debería afrontarlo Beto por sus propios pasos —pensaba con rapidez, intentando decidir el camino a seguir—. Creo que pediré audiencia con el ministro. Nada pierdo con intentarlo.

—Te advierto que el ministro Togores habla con todo el mundo. Se trata de persona llana, muy afable, inteligente y que suele comprender los problemas de los demás.

Continuamos conversando con franca camaradería durante bastantes minutos, incluso recordando pasados tiempos en aguas caribeñas. Acabamos por sopesar las posibilidades de destino para un capitán de navío en los momentos actuales, pocas y de escaso atractivo. Vergara me puso al día de algunos asuntos de interés, como la construcción de los dos navíos en el arsenal de Ferrol, en los que tantas esperanzas se cifraban. También supe con cierto detalle de la puesta de quilla de las fragatas *Berenguela* y *Blanca*, así como de las importantes reformas que se llevaban a cabo para fomentar el reclutamiento y organización de la marinería, que comenzaban a dar sus frutos. Y bien sabían los dioses que con ese problema nos habíamos partido la sesera durante bastantes años, desde que la Matrícula de Mar descendiera casi a cero.

Aunque la conversación con mi buen amigo y compañero Vergara se animaba por momentos, mi cabeza se encontraba prendida en un tema muy concreto. Tanto así que conseguí enhebrar una calurosa despedida, con promesas de continuar la relación en los siguientes días. De su sala de trabajo me trasladé como movido por marejada gruesa a las dependencias propias del ministro. Y sin dudarlo, me dirigí a un desconocido brigadier que, según me habían informado, actuaba como ayudante personal del ministro y responsable del listado de audiencias.

—Quedo a las órdenes y recibo del señor brigadier. Se presenta ante vos el capitán de navío Francisco de Leñanza, duque de Montefrío, pasado a cuartel este mismo mes. Desearía, si es posible y así se me autoriza, audiencia con el señor ministro.

El brigadier, hombre cincuentón y sin un solo cabello en la cresta, me dirigió la mirada con detenimiento por primera vez. Y por el gesto poco agradable de su rostro, deduje que debía tratarse de oficial prepotente y escasamente sociable. Me contestó de forma seca y muy poco agradable.

—¿Duque de Montefrío? Creo haberlo oído con anterioridad.

—Posiblemente se debería al trato con mi padre, el teniente general de la Armada Santiago de Leñanza, fallecido el pasado año.

—Es posible. ¿Qué tema o petición desea exponer al señor ministro?

Me molestó que ni siquiera insinuara en rastros el debido pésame. Pero conforme transcurría la conversación, menos me agradaba el talante de quien ya consideraba como un malparido culebrón, con aquella manía mía de calibrar a las personas al primer vistazo. Apreté los machos y me mantuve con la dignidad por alto.

—Se trata de un asunto familiar y particular de importancia, señor brigadier.

Me miró con extrañeza, como si no comprendiera una sola de las palabras

lanzadas en respuesta.

—¿Asunto familiar importante? —tomó un pliego que mantenía sobre su mesa y comenzó a repasarlo, como si en él buscara la respuesta. Deduje que debía ser el listado de visitas pendientes al ministro—. Como puede comprender, el señor ministro tiene demasiadas audiencias, tantas que, si recibiera a todos los que así lo desean, no podría trabajar un solo minuto.

—Como capitán de navío, soy consciente de las muchas e importantes ocupaciones propias del señor ministro. Pero le repito, señor brigadier, que se trata de un asunto importante. En caso contrario, no intentaría molestarle, puede estar seguro.

De nuevo me repasó con la mirada, como si se encontrara ante un raro espécimen del mundo animal. Por fin, se detenía algunos segundos en la manga de mi uniforme colgada en percha, a causa de la falta del brazo, un detalle que debió interesarle.

—Bueno, Leñanza, pase al saloncito de recibo. Pero nada le prometo porque esta mañana nos encontramos ahogados. Es posible que espere algunas horas y después deba citarle para otro día.

—Lo comprendo, señor.

Me extrañó que cediera con tanta rapidez. Porque esperaba que me despachara sin miramientos para futuras audiencias, días o semanas después. Sin decir una palabra más, pasé al pequeño salón que me había señalado con el brazo. Y para desgana propia, comprobé que allí aguardaban cinco personas más en aquel momento: un jefe de escuadra, un brigadier y tres paisanos ricamente vestidos. Después de saludarlos con extrema corrección, tomé asiento. Y como nadie me dirigía la palabra, mantuve el más impenetrable silencio.

Comenzaron a pasar los minutos en lenta cadencia, un ejercicio de espera que siempre había marcado mis venas con tintes muy negros. Pero no quedaba más remedio que atacar la piña abierta y sufrir. Dejé volar los pensamientos en libertad, para acabar por centrarlos en la figura de mi primo Beto, razón única de mi presencia en tan escasamente acogedor escenario. Ya deben saber quienes hayan leído algún cuadernillo de mi vida, que nunca habíamos coincidido en opiniones ni forma de ser, aunque en el fondo la sangre siempre estableciera los puentes necesarios.

Pasaron poco más de dos horas y todo se mantenía inalterable. Como ya entrábamos en el mediodía, esperaba que, de un momento a otro, nos comunicaran que el ministro pasaba a sus aposentos particulares para efectuar el almuerzo u otra obligación programada. Sin embargo, entró el brigadier con su habitual lentitud de movimientos, para entonar con voz ciertamente engolada.

—Don Borja Valdés de Ortúzar, por favor acompañeme. El señor ministro le espera.

Las esperanzas caían rendidas a los fondos. Porque si el ministro empleaba dos horas con cada uno de los que manteníamos dura espera, podríamos alcanzar la noche casi en ayunas. Sin embargo, en esta ocasión regresaba el brigadier malparido diez minutos después. Y para cubrirme en sorpresa de cruces, escuchaba la voz del

ayudante.

—Capitán de navío Francisco de Leñanza, duque de Montefrío, por favor acompañeme. El señor ministro le espera.

No quise mirar al jefe de escuadra, al brigadier o a los dos paisanos elevados, que ahora me miraban con extrañeza y cierta envidia, por ese acendrado pudor que se mantenía instalado en mi alma desde la juventud. Un tanto cohibido, seguí los pasos del brigadier y salí del salón, para encarar el pasillo que desembocaba en el gabinete personal del señor ministro de Marina. Respiré a fondo un par de veces, como si me faltara aire en los pulmones. Porque en aquella entrevista se cifraban muchos de los deseos que anidaban en los pechos de mis queridos tíos, sin olvidar la promesa cifrada a mi padre en sus últimos momentos de vida. Tan sólo elevé un ligero rezo a la Patrona, antes de cruzar el umbral de la puerta.



Peticiones de gracia

Mientras caminaba los últimos pasos antes de encarar la importante audiencia, intentaba catalogar en mi cerebro la personalidad del ministro. Con rapidez desmenuzaba la información que me acababa de conceder el capitán de navío Vergara, que pude constatar con otras posteriores. Porque aquel joven político, en quien se habían depositado tan grandes responsabilidades, se movía con decidido acierto, según algunos siguiendo los pasos de su brillante antecesor, el teniente general de la Armada don Francisco Armero. Como meta inesperada, el marqués de Molins había conseguido elevar de forma significativa los presupuestos asignados a la Armada. Fama había cobrado su intervención en las Cortes, al denunciar que la cantidad asignada al presupuesto de Marina, Comercio y Ultramar en el año 1845, insuficiente a todas luces, era más de cuatro veces inferior a la del Ejército, la eterna comparación que, con el paso de los años, se había decantado permanentemente en desfavor de las fuerzas de mar. Pero también se le alababa en las labores de organización, donde destacaban la ordenación y ajuste de las plantillas del personal, las transformaciones y modernizaciones necesarias en los Cuerpos de la Armada, así como una certera regulación en la formación profesional. Y como trazo definitivo y necesario en la Institución, había sido quien ofrecía el empuje definitivo a la creación del Colegio Naval de San Fernando, y la más que reclamada escuela de contramaestres.

No obstante, donde más se había percibido la beneficiosa y valiente gestión del ministro se abría en el campo de la construcción naval, eje motor de toda Marina, así como en la imprescindible e importantísima rehabilitación y modernización de los arsenales, tanto de la Península como en Ultramar. Y tales detalles propiciaron el paulatino e imparable incremento de la Armada como fuerza naval, gracias a las gestiones personales llevadas a cabo para que en las Cortes se aprobaran los créditos extraordinarios y necesarios para la adquisición de nuevos buques, a partir de aquel mismo año de 1850. De tal forma, cuando el ministro Armero entregaba la cartera de Marina a su sucesor, las unidades en servicio de la Armada ascendían a tres navíos de línea, cuatro fragatas, cinco corbetas, doce bergantines y veinticuatro vapores, así como un elevado número de buques menores y de transporte.

Con la fuerza naval a disposición, la Armada había colaborado de forma importante en la ocupación de Fernando Poo en el golfo de Guinea, un decidido intento de establecernos en el África ecuatorial, de las islas Chafarinas en el norte de África, así como en las operaciones contra los focos de piratería que asolaban las aguas filipinas, desde el archipiélago de Joló, donde se destruyeron sus principales

bases en Balanguingui, como en diversos puntos de la misma isla de Joló. También se colaboró en sofocar las peligrosas acciones de los insurrectos en Cuba, que alcanzaban cotas de cierta preocupación, y se intervenía en la revolución del Uruguay, que dio origen al establecimiento de una fuerza naval permanente española en el Río de la Plata.

Pero regresando al momento presente, poco me sorprendió la elegancia del gabinete de trabajo del señor ministro, pleno de clásica y distinguida sobriedad, porque lo conocía de ocasiones anteriores, especialmente durante la época de Vázquez Figueroa. Sin embargo, sí que llamó mi atención la figura de don Mariano Roca de Togores, a quien jamás había observado con anterioridad. Porque se trataba de un hombre mucho más joven de lo esperado, con aparente vitalidad, nervios lanzados, y sin el habitual empaque y afectación que suelen mostrar las altas Magistraturas, ya sean civiles o militares. Bien es cierto que, por aquellos días, el marqués de Molins contaba solamente con 38 años. Y por primera vez comprobaba, alarmado, que quien dirigía la nave de la Armada era siete años menor que yo. De regular estatura, magro de carnes, muy moreno de cabello, peinado con gracia a la banda, y una barbilla ligera de raspado, se movía como un sencillo jefe de sección dispuesto a afrontar cualquier ola que la mar le presentara. Y para cuadrar el gesto de su rostro en general comprensión, encajaba unos ojos negros de bondad, vivos y pequeños, así como una nariz recta y perfilada, detalles de los que suelen ofrecer cooperación sin retranca.

El ministro me miraba con evidente interés y curiosidad, mientras por mi parte entraba en presentación de normas.

—Quedo rendido a las órdenes y servicio de vuecelencia, señor ministro. Se presenta ante vos el capitán de navío Francisco de...

—Sé muy bien quien sois, comandante Leñanza, aunque no hayamos cruzado palabra hasta este momento. Debo deciros que, si he realizado este salto en el turno de audiencias previstas por mi ayudante, un detalle inusual en mi conducta, se debe en un ciento y más a la memoria de vuestro padre, cuya muerte sentí mucho. Y no lo toméis como frase protocolaria, porque lo digo entrado en la mayor verdad. Se trataba de un hombre extraordinario, de quien recibí desinteresada amistad e incomparables lecciones, cuando más lo necesitaba.

Quedé en completo silencio, mientras en mi rostro debían aparecer gestos de indudable ignorancia y sorpresa, como si sonaran en idioma mandarín las palabras que me dirigía. Porque nada sabía de esa personal relación con mi padre, que mencionaba. El ministro mostró una sonrisa de cierre en su rostro, al comprender mi situación.

—Creo que deberíais saber, comandante Leñanza, que conocí a vuestro padre hace bastantes años, en una recepción ofrecida por el general Espartero, cuando acababa de aterrizar como meritorio político en la Corte. Desde el primer momento lo consideré como una cabeza privilegiada pero, de forma especial, como la persona

más honrada intelectualmente de las que había conocido en un mundillo plagado de intereses personales. Congeniamos desde el primer momento y os aseguro que acabé por considerarlo como un buen amigo, a pesar de la diferencia de edad que existía entre nosotros. Por esa razón, cuando se me nombró para desempeñar este puesto por primera vez, allá por 1847, mi inicial medida fue la de hacerlo llamar. Y tuve el placer de conversar con él durante muchas horas, lo que me sirvió como un rápido aprendizaje de lo que es la Armada, lo que ha sido años atrás, y del importante papel que debe desempeñar en el futuro. Y una de las primeras medidas que firmé fue nombrarlo para dirigir unas visitas de inspección a los tres arsenales y establecer las necesidades de modernización, así como la posible construcción de buques de vapor.

—Recuerdo ese nombramiento, señor ministro. Coincidimos en Ferrol por unos días.

—Bueno, cerremos el preámbulo, que nos atosiga el trabajo y no debemos perder mucho tiempo en recuerdos. Me han comunicado que deseaba conversar conmigo por un asunto familiar y particular de importancia. Y si se trata de un asunto familiar, supongo que también lo habría sido de importancia para vuestro padre. Os escucho con toda atención.

Rendido de voluntad ante quien ya consideraba como un gran hombre, largué el buche al completo y con absoluta sinceridad. Expuse todo al punto y la letra sobre el tema a tratar, desde las primeras noticias que tuvimos de Beto en su matrimonio con la hija del general carlista, la misión en Londres y todo lo sabido hasta el día de la fecha. Y ni siquiera hurté la información de lo sucedido a bordo de la lancha del *Blasco de Garay* y el falucho apresado, aunque rozara el peligro personal con esta declaración. También con cierta emoción repetí las últimas palabras dictadas por mi padre en el lecho de muerte, en las que me conminaba a proteger al primo. El ministro mostraba ahora seriedad, concediéndome el tiempo necesario para presentar mis razones sin límite de tiempo. Y no mudó un solo gesto de su cara, al escuchar mis últimas palabras. Pero ahora debía entrar en el meollo del asunto y lo prendí en percha sin dudar.

—He tenido conocimiento de los decretos de amnistía que han sido firmados por Real Orden. Pero mi especial petición se centra, señor ministro, a favor de que el teniente de navío Adalberto Pignatti Leñanza no sólo sea amnistiado, lo que ya es sentencia firme, sino también readmitido en los cuadros de la Armada. Como méritos a favor expongo los servicios prestados a la Armada por su padre, el capitán de navío Pignatti, por su tío, el teniente general Santiago de Leñanza, a quien conocisteis, y por su abuelo, el teniente general Francisco de Leñanza, muerto a resultas de las heridas sufridas en el combate naval del cabo Trafalgar y que recibió el condado de Tarfí de manos de nuestro Señor don Carlos el Tercero, tras meritoria acción de guerra en el empleo de guardiamarina. Todo ello sin contar otros miembros de la familia, que también perdieron la vida a temprana edad por razón del servicio. Es gracia que espero conseguir de vos, señor, como se ha tenido en cuenta con algunos

oficiales del Ejército.

El ministro quedó en silencio, mientras acariciaba con lentitud el perfil de su barba. Parecía ciertamente preocupado por lo que acababa de exponer y dudó algunos segundos antes de entrar en respuesta.

—Veo que sois tan sincero como vuestro padre, al narrar lo sucedido a bordo de ese falucho apresado, una declaración que podría resultar harto peligrosa para vos. Pero haré como si no la hubiera escuchado. De todos los méritos familiares expuestos, os ha faltado citar que vuestro padre perdió un ojo en acto de servicio, y vos un brazo. Se trata de méritos indudables al exponer una petición extraordinaria. No cabe duda de que la familia Leñanza se encuentra claramente entregada con absoluta abnegación al servicio de la Real Armada, de la Corona y de España. Sin embargo y aunque bien sabe Dios que lo siento muy dentro, no puedo acceder a vuestra petición. Me duele mucho esta negativa, podéis estar seguro. Aunque los ministros sean catalogados como personajes omnipotentes, debemos ceñirnos en muchas ocasiones a dictámenes de superior categoría. Porque existe una orden de la Presidencia del Gobierno, refrendada de mano de Su Majestad, en la que se expone que ningún oficial inmerso en causa de guerra por delitos de espionaje, como es el caso de vuestro primo Adalberto Pignatti, pueda ser readmitido en los cuadros del Ejército o de la Armada. Sé que me podréis alegar a la contra, que se han efectuado dos o tres excepciones con oficiales del Ejército, así como otras que afectaban a los oficiales generales. Pero estas han sido dictadas directamente por Su Majestad doña Isabel, ese nivel en el que no puedo entrar. Y conste que estimo como un poco absurdas estas órdenes. Las labores llevadas a cabo por su primo en Londres no deberían haberse estimado como acciones de espionaje, sino de simple colaboración con el bando enemigo, de un rango igual o menor a quien ha tomado parte en combates. El trabajo del espionaje, que no se ha mostrado de tanta magnitud e importancia a pesar de los fondos invertidos, no debería alcanzar tan desmedida relevancia. Pero así se encuentra catalogado en pliegos y no es posible enmendar dictámenes tomados por escalones superiores hace años.

—¿Habéis dicho, señor ministro, que doña Isabel concedió algunas excepciones por su propia mano? ¿Y puedo saber en base a qué...?

—Vamos a ver, comandante Leñanza. Hablemos con la necesaria claridad. Según tengo entendido, sois el actual duque de Montefrío. ¿No es así?

—En efecto, señor ministro. Duque de Montefrío y conde de Tarfí.

—Bien. En ese caso, os recuerdo que, como Grande de España, se os concede el privilegio de efectuar derecho de petición en real cámara ante Su Majestad. No quiero decir que con seguridad os conceda la petición, porque la Reina solamente ha accedido a algunas de las que se le han elevado por esa especial vía. Pero ahí tenéis la única posible solución al problema. Y bien sabe Dios que, si se encontrara en mi mano, firmaría ahora mismo el decreto que solucionaba el tema.

De nuevo quedé sin palabras. Porque el ministro había entrado con tanta rapidez

en el quid de la cuestión, que no sabía hacia donde podía caminar, si es que todavía me quedaba alguna opción a la vista.

—En ese caso, señor, nada me queda por...

—No os declaréis derrotado de antemano, Leñanza, siendo hijo de vuestro padre. Solicitad la audiencia con Su Majestad. La negativa la tenéis en la bolsa y nada perdéis con el intento.

—Tenéis razón, señor ministro. Así lo haré. Os agradezco con todo el corazón la delicadeza que habéis tenido con mi persona y las palabras pronunciadas sobre mi padre.

—Todas muy merecidas. Pero, decidme, Leñanza. ¿Necesitáis algo más? El brigadier Palomo me ha dicho que os encontráis pasado a situación de cuartel.

—Así es, señor ministro. Pero con toda sinceridad, después de casi cinco años separado de la familia, en estos momentos solamente deseo pasar algunos días en calma y disfrutar de los míos. Además, los asuntos patrimoniales de la familia se encuentran dejados de la mano desde bastante tiempo atrás, y debo tomarlos con la debida dedicación. No obstante, estoy seguro de que, pocas semanas después, me atosigaré el deseo de regresar a la mar. Pero pocas posibilidades veo en el futuro...

—Siempre hay posibilidades. Cuando deseéis regresar al servicio activo, venid a verme. En ese campo no necesito permiso real ni se me coartan los deseos —el ministro exhibía una nueva sonrisa—. Por lo que veo, sois bastante experto en buques de vapor. No me vendría mal contar con vuestra presencia en el grupo de asesores, que trabajan diariamente a mi lado. Así podéis esperar a que salte la paloma marinera de vuestro gusto.

—Os lo agradezco, señor ministro. Seguiré vuestros consejos. Y de nuevo, os agradezco la deferencia que habéis tenido hacia mi persona.

Abandoné el gabinete del ministro con sentimientos encontrados en el pecho. Si, por una parte, me reconfortaba mucho comprobar la extraordinaria disposición de tan eminente figura hacia mi persona, así como las emocionadas palabras que sobre mi progenitor había lanzado, quedaba en tintes el rescaldo amargo al comprobar la enorme dificultad de conseguir el plan anhelado. Y ese no era otro que conseguir la reincorporación de mi primo al servicio activo. No obstante, el camino a la mano quedaba trazado con seguridad, aunque deba reconocer que me asustara emprenderlo. Bien saben los cielos que conocía con todo detalle mis derechos, pero nunca había pensado ejercer la prerrogativa del derecho de petición en persona en la cámara de Su Majestad. Y la imponente figura de la Reina Isabel, cuyas reproducciones adornaban despachos oficiales y edificios, se agigantaba ante mi alma como amenaza de calibre.

Pensaba en la necesidad de solicitar la real audiencia, así como los caminos que debería seguir de forma obligada para agilizar la encomienda, cuando comprendí que necesitaba disponer de algunos importantes datos antes de emprender lo que, en aquellos momentos, se me aparecía como una empresa gigantesca. Porque, ¿qué sucedería si mi primo Beto había sufrido heridas de gravedad en combate o,

sencillamente, había fallecido? También debíamos sopesar la posibilidad de que se negara a regresar a España o desechara de plano la posibilidad de ingresar de nuevo al servicio en las unidades de la Armada. Era muy duro considerar tales posibilidades, pero necesario desde cualquier punto de vista.

Aunque mucho nos doliera, debíamos encarar la situación con crudo realismo. ¿Cómo podríamos tener conocimiento de tan importantes detalles, si ni siquiera habíamos establecido contacto con él o con su esposa? Y en caso de que se hubiese producido algún luctuoso acaecimiento, ¿habría pensado ella en comunicárselo a sus padres? Sin embargo, si se trataba de mujer medianamente inteligente o bien aconsejada, no parecía lógico pensar que dejara de defender los derechos familiares que asistían a su hija.

Aunque intentara borrar tan lúgubres pensamientos de un plumazo, los colores tristes circulaban por mi cerebro cuando el carruaje entraba en el palacio de Montefrío. Comprendía que debía mantener una importante conversación con mis tíos. Pero ante la triste situación que Beto atravesaba, quedaba como única posibilidad la de la tía Rosalía. Pero no estaba seguro de que debiera charlar con ella de lleno y entrado en verdades de fuego. Porque el tema de la posible situación de su hijo, podría arrastrarla a una situación de inconmensurable tristeza. Me había convertido en la cabeza única de la casa de Montefrío y ahora comenzaba a comprobar la dureza de soportar las muchas responsabilidades que se me abrían de proa a popa. En aquellos momentos añoré a fondo la figura de mi padre, que habría actuado con sano juicio y energía sin dudarle. Por desgracia, nadie quedaba a disposición de entregarme un mínimo consejo. Debía ser yo y sólo yo quien atacara aquel asunto, que abría roderas de sangre en mi alma.

Dejé reposar el espinoso tema durante una completa semana, sin contestar con sinceridad a las preguntas elevadas por mis tíos, especialmente por Rosalía. Concedía largas al asunto y esquivaba las respuestas, para comprobar que los males se agrandaban más y más en mi pecho. Por tal razón, como si con ello me concediera un plazo especial, dediqué un par de días a visitar a nuestros administradores, los hermanos Sanromán, a los que debía la seguridad del patrimonio de la casa, un trabajo que encaraban con una honradez y profesionalidad dignas de elogio. Habían conseguido aumentar de forma notable nuestros activos, con inversiones de guerra muy positivas, sin asumir unos riesgos que siempre habíamos intentado evitar.

También establecí las primeras piedras para solucionar el asunto sentimental de mi hija. Abordé una extensa y agradable conversación con el joven Juan María. Y mucho agradecí a la santa Patrona, que me concediera lo que entendía como una donación extrema. Porque el mozo se mostraba noble sin tacha, persona de muy buen corazón, inteligente, trabajador y, lo principal, muy enamorado de Rosarito. Incluso entramos en el tema del futuro matrimonio, con posibles fechas y condiciones, sin que en ningún momento saltara media chispa que pudiera ensombrecer nuestras relaciones. De esta forma, y ya en charla con la pareja y mi esposa, llegamos a la

decisión de que el matrimonio entre ambos tuviera lugar, tal y como deseaban, en el próximo mes de agosto, aunque pensara que se trataba de un mes demasiado caluroso para el empleo de casacas y mantos.

A pesar de posponerlo, alcanzamos el momento en que, sin más dilaciones, debía encarar el verdadero problema con la tía Rosalía. Y llegado al cruce, me decidí por la línea habitual de mi conducta. Nada mejor que emplear la total sinceridad con ella, aunque presintiera que no se correría la conversación en ríos de gracia.

—Tía Rosalía, querría hablarle de las gestiones que he llevado a cabo en el ministerio.

—¿Qué gestiones, sobrino?

—Sobre la amnistía de Beto y su posible..., su posible readmisión en el servicio de la Armada.

—¿Lo has conseguido? —mostraba rasgos de extrema alegría en el rostro—. Estaba segura de que...

—Por favor, tía, que nada he conseguido todavía. Bueno, su amnistía se encuentra firmada, por lo que ya no debemos temer a un consejo de guerra y posibles consecuencias negativas para su persona. Sin embargo... Bueno, será mejor que empiece por el principio.

Con cierta dificultad, porque Rosalía me interrumpía a cada dos o tres palabras pronunciadas, conseguí exponerle todo lo acaecido en el ministerio, en especial mi audiencia con el marqués de Molins. Por primera vez, calló de plano al escuchar la negativa del ministro a mi última petición. Pero sin concederle un segundo, le expuse la posibilidad del derecho de petición ante Su Majestad. Y como norma habitual en su conducta, se lanzaba de lleno por la vía que entendía como solución.

—Francisco, solicita esa real audiencia con Su Majestad. ¿Lo harás, verdad? No tienes más remedio. Beto debe ser readmitido. Y doña Isabel no ha de negar una petición tan razonada a quienes la han servido con tanta devoción durante generaciones.

—Bueno, tía, cálmate y seamos pragmáticos. Nada ganaremos con dejar volar los pensamientos al gusto. Creo que deberíamos enfocar otros aspectos del problema, antes de dar ese importante paso en palacio.

—¿Otros aspectos? ¿A qué te refieres?

—No es tan sencillo ejercer derecho de Grandeza y presentarse en audiencia de cámara ante Su Majestad. Se trata de una gran responsabilidad, que debería asumir en persona. Ya sé que, como duque de Montefrío, me corresponde y me la concederán en escaso tiempo. Pero antes... pero antes debemos estar convencidos de que obramos en acuerdo...

—¿En acuerdo con quién?

—Con mi primo Beto y con su padre.

—Olvida a tu tío Beto, que de momento no se encuentra hábil para encarar un mínimo problema contra la cara. Esta mañana, por ejemplo, duerme rendido y así

seguirá hasta la tarde. En cuanto a tu primo, ¿cómo no va a mostrar su acuerdo?

—Pues no lo sabemos a ciencia cierta, tía. Son bastantes los carlistas que no desean reintegrarse en el servicio de nuestras armas. Incluso otros desean mantenerse alejados de la patria. No sería descabellado pensar que Beto deseara mantenerse con su suegro en el entorno de la Corte de don Carlos. O que haya sufrido problemas y se encuentre en otra situación. No lo sabemos. ¿Para qué dar ese importante paso de la real audiencia, si luego no ha de servir para nada?

Aunque no lo esperaba, Rosalía se mantuvo en silencio. Parecía pensar incluso en lo que, sin expresarlo con detalle, había dejado colgando de la columna. Pero como se trataba de mujer valiente y dispuesta a encarar los toros más duros, no perdió la cara.

—Te asiste toda la razón, Francisco. Hemos dado por hecho que todo se ha corrido a buenas durante estos últimos años, sin datos para comprobarlo. Es necesario establecer contacto con Beto y comprobar... —masajeó su cara antes de continuar, como si realizara un penoso esfuerzo—. Debemos comprobar que se encuentra bien y que desea regresar a esta vida aunque, por mi parte, no pueda dudarle siquiera. ¿Quién nos puede informar de su real situación?

—Ya di los primeros pasos. Nuestro administrador, don Alonso Sanromán, posee un contacto de toda confianza en la ciudad francesa de Montpellier, donde tantos carlistas buscaron refugio. Se trata de una casa de banca, que ha prestado dinero a los dos bandos, algo bastante habitual en todo conflicto. Le va a pedir que busque a Beto y nos ofrezca noticias. También llevará a cabo indagaciones entre los oficiales fieles a don Carlos, muchos de ellos en grave deuda con él. Pero todavía nos queda otra oportunidad a la mano.

—¿Cuál?

—El general Elío. Debe saber dónde se encuentra su hija Margarita y su nieta.

—¡Mi nieta! Bendito sea Dios, que muero por conocerla y arrullarla entre mis brazos. Ni siquiera sé el nombre con el que ha sido cristianada. Pues no había caído en ese importante detalle —Rosalía continuaba inmersa en perdidos pensamientos—. ¿Y por dónde se mueve ese general en estos días?

—Según tengo entendido, pasó al Reino Unido en compañía de don Carlos. Se comenta en corrillos que ahora es su persona de mayor confianza. Creo que tomaron residencia en las afueras de Londres. Pero esperemos unos días a ver lo que nos contesta el banquero francés, antes de dar el siguiente paso. Si nada nos aparece por Francia, atacaremos el asunto en la Gran Bretaña. Debemos movernos con prudencia y sin prisas. Y por supuesto, no torcer el paso en ningún momento.

—Querido sobrino, parece que me encuentro ante mi hermano Santiago —Rosalía acariciaba mis manos con cariño—. Eres muy distinto de físico, pero con los mismos y nobles sentimientos. Lo dejo todo en tus manos con absoluta confianza. Sé que buscarás y harás lo mejor para conseguir la felicidad de la familia.

—Por supuesto, tía.

Quedé muy satisfecho con la conversación mantenida, porque se desarrolló por

caminos mucho más adecuados de lo que esperaba. Y aunque habíamos dejado el tema alzado en nubes, lo que realmente me preocupaba era conocer si mi primo Beto vivía o había caído en algunas de las operaciones de guerra. Porque conociéndolo bien, estaba seguro de que, si había conseguido regresar a tierras francesas tras la escapada del falucho, se habría apuntado en las huestes del general Cabrera, personaje al que mucho admiraba. Pero como le había dicho a mi tía, debíamos esperar y confiar en la Santa Patrona, que nada más quedaba por hacer de momento.

* * *

Comenzaron a desfilar los días ante nosotros con extraordinaria lentitud, en esa permanente mudanza de sensaciones a la que nos somete el perdido destino. Me movía en diferentes frentes de actuación, aunque el tema del primo Beto se situara en cabeza por derecho propio. Pero como todavía no llegaban las noticias del banquero francés, tanto Rosario como yo nos ocupamos de los necesarios pormenores de la boda que se nos venía encima a pasos agigantados. No obstante y por fortuna, muy pronto Rosarito tomó diligencias propias con su madre, que me dejaron felizmente aislado del problema. Sin embargo y entrados en obligaciones de familia y cortesía, invitamos a los padres del pretendiente a un almuerzo en el palacio de Montefrío, en el que el mariscal de campo Elpidio Ramírez del Árbol procedió a la formal petición de la mano de Rosarito para su hijo Juan María. Una ceremonia íntima y emocionante, al comprobar que entregaba mi hija para siempre. Para colmo de bendiciones, todos nos sentíamos felices, al haber conseguido una unión que satisfacía a las dos familias en todos sus aspectos. De forma especial, mucho congratulaba observar el amor trazado entre los dos jóvenes, a los que se les abría una nueva vida plena de esperanzas.

En cuanto al tema principal y que más nos preocupaba, tuve conocimiento por don Alonso Sanromán de que todavía no había recibido noticias de su amigo, el banquero francés *monsieur* Bertrand Deschaumes. Pero confiaba en recibirlas con cierta prontitud, conociendo las habilidades propias de su colega en ese tipo de asuntos. De esta forma, entramos en el mes de mayo todavía en completa ignorancia, mientras mi tía Rosalía comenzaba a perder la paciencia y amenazaba a voz en grito con tomar un carruaje y partir de inmediato hacia la frontera francesa. Sin embargo, muchas veces en esta vida que los cielos nos trazan al gusto, parece mejor mantenerse en la dulce ignorancia, que entrar en verdades negras. Digo esto porque, a mediados del mes de las flores, nos entró la ola de proa con reventón de espuma.

Recuerdo aquella mañana en la que los rosales de nuestro jardín reventaban de hermosura y todas las plantas parecían agradecer los rayos del sol y sus caricias. El tiempo mayeaba en gloria de dioses y ninguna circunstancia eleva más el espíritu en bendición. Sin embargo, cercanos al mediodía, nos alcanzó con la correspondencia de postas propia de los lunes un abultado sobre, que no generó sorpresa alguna en

principio, hasta quedar depositado el bloque sobre una mesita en la entrada del palacio. Pero bien sabemos que todo puede cambiar en esta vida al portón de luces. Porque al tomar el grupo de recados entre mis manos con cierta desgana y pura obligación, comprobé con rapidez y cierta alarma un franqueo en negro con un escudo estampado en cuña, alejado de los normalmente empleados en España. Y en efecto, se trataba de uno correspondiente al sistema postal francés. El corazón me dio un vuelco, al punto de comprobar que me encontraba en soledad y nadie podía observar mis movimientos.

En un primer momento, pensé en la posibilidad de que el contacto francés de nuestro administrador hubiese remitido la información solicitada de forma directa. Y aunque no parecía muy adecuado tal sistema, quedaba abierta la posibilidad de que don Alonso Sanromán le hubiese ofrecido nuestra dirección en Madrid para tal cometido. Sin embargo, cuando tomé el sobre en mis manos y comprobé la escritura con mayor detalle, no me cupo duda de que una mujer había escrito aquellas letras pequeñas y vistosas, parecidas a las cortesanas que se escribían muchos años atrás. Y las dudas cayeron al piso cuando, como remitente de cargo, aparecían con claridad las palabras mágicas: *Madame* Margarita Elío de Pignatti. Rue du Saint Antoine. Montpellier.

Quedé con el sobre en las manos sin poder emitir una sola palabra. De nuevo miré a mi alrededor, temeroso de que alguien observara mis dudas y temores. Comprobé una vez más el endoso, momento en el que me sorprendí. Porque la carta llegaba dirigida a don Adalberto Pignatti. Y en tal circunstancia, ningún derecho me asistía para comprobar el contenido del recado. Y aunque deseara con desmedida urgencia conocer lo que nos podía comunicar la esposa de Beto, me dirigí hacia el saloncito de las conchas, donde Rosalía charlaba de forma animada con mi esposa. Y una vez más me sentí aferrado de nervios blandos, al comunicar en titubeo la nueva.

—Tía, acaba de llegar este... —las palabras se estancaban como gorupo en mi boca, mientras le tendía el sobre lacrado—. Lo escribe Margarita Elío y se encuentra dirigido al tío Beto.

—¿De mi nuera Margarita? ¡Válgame los cielos! —Rosalía había saltado del sillón y se acercaba hasta mí para tomar el sobre entre sus manos, que temblaban como un cable en tensión—. ¿Por qué escribirá ella? ¿Acaso nos querrá notificar...?

Los temblores de mi tía aumentaban de grado, cercana a entrar en lastimoso llanto, como si conociera con detalle lo que el recado contenía. Pero seguía con el sobre en la mano, sin mover un solo músculo de su cuerpo, como si el papel le quemara hasta el más perdido rincón del alma. Elevo su voz con un lastimero quejido.

—¡Virgen santa y bendita! ¿Le habrá sucedido algo grave a Beto? En caso contrario, sería él quien nos enviaría...

—Cálmate, tía. No tiene por qué ser una mala noticia —mentía sin convicción alguna—. Pero creo que lo mejor es leerla de una vez y acallar las dudas. Sin

embargo, la misiva se encuentra dirigida al tío Beto. No sé si debemos entrar en...

—Tu tío duerme, por gracia de los cielos. Y aunque se mantuviera despierto, no le ofrecería esta carta. Yo la leeré.

Mi tía comenzó a descalzar los lacres a fuerza y rasgar los pliegos del sobre, una acción que, con las manos entradas en tiemblo de justicia, le costaba un vistoso esfuerzo. Pero por fin pudo separar la sobrecubierta y desplegar a la vista tres pliegos de generoso tamaño, impregnados de la misma letra pequeña y trazados con una tinta muy negra. Pero todavía miraba de forma alternativa hacia Rosario y hacia mí, como si buscara ayuda en nosotros para cabalgar sobre el fuego del infierno. Fijó sus ojos en las letras y comenzó a leer en voz muy baja, como si dictara la sentencia del juicio final.



Un nuevo frente

Rosalía carraspeó una vez más, antes de comenzar con la lectura de la carta escrita por su nuera. Y entre temblores más propios de órgano recalmón, desgranó las palabras dictadas por Margarita Elio a su suegro.

Mi muy estimado y querido padre:

Espero que perdonéis mi atrevimiento de escribiros directamente a vos, sin que hayamos disfrutado de contacto anterior. Pero así me veo obligada por las tristes circunstancias que rodean mi vida en estos momentos.

Mi tía largó el primer sollozo, que escapó de su garganta como silbato de niebla. Apretaba de firme los pliegos, que se movían en sus manos como hojas atizadas en duro vendaval. Decidí intervenir para disminuir el calvario y conocer las noticias con cierta rapidez.

—¿Quieres que la lea yo, tía? Será más rápido y sencillo.

—Gracias, sobrino —Rosalía, con lágrimas en caída libre, me tendía los pliegos—. Quizás sea lo mejor.

Tomé el conjunto abierto con la mano y me acomodé en el sillón. Miré en derredor, antes de lanzarme a una lectura que, estaba seguro, marcaría estrías de dolor en cada uno de nosotros.

Ahora comprendo que todo nos rodó a la mala desde el primer momento, aunque intentáramos ocultarnos la verdad con un manto gris. Y es nota bien sabida, que toda empresa que comienza con el pie cambiado, acaba por morder a malas en carne propia. Latigazos que la vida nos ofrece y que, a veces, somos incapaces de comprender. Cuando contrajimos matrimonio en la catedral de Lescar, Beto subió al altar de la mano de mi hermana mayor, María, en funciones de madrinazgo. Y mucho le hizo sufrir este detalle, porque ama a su madre con inconmensurable amor. Pero también añoraba la presencia de su padre en la ceremonia y del resto de la familia, a la que tan unido se siente a pesar de la distancia. Pero ya nada podemos reparar de aquella decisión, posiblemente equivocada, a la que nos forzó el amor que sentíamos y otras circunstancias paralelas de difícil solución.

Establecimos nuestra residencia en la ciudad de Pau, allí donde se había instalado el pretendiente carlista a la Corona con su Corte. En primer lugar, ya conoceréis los sentimientos políticos de mi esposo, así como su intachable fidelidad a don Carlos y lo que políticamente representa. Pasó a ser por voluntad propia oficial de la Real Armada legitimista, aunque no existiera realmente tal Institución. Fue ascendido al empleo de capitán de fragata, una promoción más simbólica que otra cosa. Y de su soldada, más lo que mi padre nos asignaba como círculo avenida en la

Corte, podíamos vivir con cierta holgura. Sin embargo, para comenzar con un lento proceso que ahora considero como un merecido martirio, mi pobre madre moría aquel mismo año aquejada de las fiebres. Y lo hizo con extendido sufrimiento por encontrarse alejada de España y de los suyos. Pocos días después del enlace, a Beto le llegó el ofrecimiento económico de su tío Santiago, así como una carta entrañable y cariñosa que leyó cientos de veces, en la que con ternura y benévolo sentimiento, obviaba cualquier tema político. Y aunque mi esposo dudara en un principio sobre la respuesta a ofrecer, cometí el error de comentarlo con mi padre, quien obligó con energía a que Beto renunciara. Y mucho le dolió porque es muy grande el amor de mi esposo por su tío, a quien quiere como un segundo padre.

Cuando don Carlos hizo público su manifiesto reivindicativo y comenzaron a despuntar los encuentros armados, Beto se brindó para ejecutar cualquier misión de guerra por mar o tierra que se estimara necesaria. En un primer paso, recorrió varios países europeos en busca de financiación para la causa y establecer posibilidades de adquisición de armamento, para pasar después a comandar una misión de transporte por mar con tropa y pertrechos. Aunque me lo ocultara durante bastantes meses, supe que precisamente había sido su querido primo Francisco, quien lo detenía a bordo de un barquito pesquero en la costa catalana. Y por gracia inesperada, le brindaba con extrema generosidad la posibilidad de escapar, aun con peligro de su propia conducta.

—¿Tú encontraste a Beto y lo ayudaste a escapar? —preguntaba Rosalía, sorprendida, en un susurro—. ¿Por qué no nos comentaste...?

—Creí que solamente conseguiría aumentar vuestro dolor. Apresé el falucho en el que Beto se mantenía embarcado con otras fuerzas carlistas. Por encontrarnos metidos en espesa niebla y a escasa distancia de la costa, le ofrecí la oportunidad de que saltara al agua para salvar la vida, porque el fusilamiento se aparecía como pena inminente. No podía dejar que mi primo perdiera la vida por una acción personal bajo mi mando.

Mientras mi tía ofrecía una mueca de sentido agradecimiento, decidí continuar la lectura.

Beto saltó al agua y llegó a una playa, donde comenzó un particular calvario. Porque el pobre necesitó de nueve semanas para regresar a Francia. Debió correr interminables caminos de trocha y monte abierto, sufriendo fríos, heridas y hambre en cadena, auxiliado tan sólo por el magnánimo desprendimiento de algunos campesinos. Por fin, llegó hasta mí en lastimosas condiciones, perdida hasta la última onza de grasa.

Necesitó un par de meses para recuperar las perdidas fuerzas. Por mi parte, esperaba que su sangre se remansara en calma porque, como todos aseguraban, habíamos entrado en una guerra localizada y sin posibilidades de futuro. Así lo veía con claridad el general Cabrera, que mantuvo graves desencuentros con mi padre. Fue el momento en el que se sucedieron dos acontecimientos de enorme magnitud y

gravedad, que sufrí como hierros al rojo sobre la carne. Por una parte, Ramón Cabrera se veía forzado contra su voluntad y por ese duende endemoniado del orgullo, a entrar en España y combatir bajo la bandera de su Señor. Beto, gran admirador de este general, se presentó como voluntario para luchar en sus filas y fue aceptado. Le otorgaron el empleo de coronel de Infantería. Pero por otro lado, don Carlos intentaba traspasar la frontera para ponerse al mando de sus fuerzas. Como ya sabéis, fue localizado por la policía francesa y expulsado de Francia. Como mi padre lo acompañaba, siguió sus pasos para instalarse con una reducida Corte en el Reino Unido, en una pequeña población cercana a Londres.

Ya había nacido nuestra hija, que cristianamos bajo la advocación de Santa Rosalía de Palermo. Beto quería que llevara el mismo nombre de su querida madre...

Debí interrumpirme porque reventó la puchera en el pecho de mi tía. Mezclaba sollozos con frases entrecortadas, que nos hacían sufrir como si un puñal se clavara en nuestro pecho.

—Mi nieta Rosalía. Mi nieta se llama Rosalía —masajeaba sus mejillas con extremo dolor, mientras algunas palabras saltaban al tranco desde su garganta—. ¡Madre del amor hermoso! ¡Pobre niña mía!

Decidí continuar con la lectura, como único medio para tranquilizar a mi tía. Pero también yo debí aclarar la garganta para no entrar en falsete de emoción. Porque con el tono trazado por Margarita, me esperaba una información de sangre en cualquier momento.

Os adelanto que la niña es preciosa y muy buena, que acaba de cumplir los tres años. Pero regresando a esta triste narración de penas, debo comentar que, con la marcha de mi padre a Inglaterra, comenzamos a atravesar ciertas penurias económicas. La soldada no nos alcanzaba todos los meses, una situación que se complicó mucho más cuando Beto pasó a España con las tropas del general Cabrera. Quedé sola en tierra extraña y sin disponer de nadie a quien largar la mano en petición. Porque mi hermana mayor había pasado a vivir en Holanda, sin conocimiento de su dirección, y la pequeña Gertrudis regresaba a España con unos tíos. Menos mal que la mujer del mariscal de campo Maturrén sintió lástima de mí y me concedió algún crédito. Porque, aunque os parezca difícil de creer y alejado de su normal comportamiento, no volvimos a recibir auxilio de mi padre. Ni una sola noticia.

Bueno, después de todo puedo asegurar que os he expuesto la parte más sonrosada de la historia. La venda negra nos asaltó cuando Beto padeció las heridas. En el combate sufrido junto al río Ter, en el que el mismo general Cabrera fue herido, Beto recibió algunos cortadillos de metralla, el principal y de mayor tamaño en la pierna derecha. Debí entrarle muy dentro porque para extraerlo perdió mucha sangre. Fue operado por el cirujano capitán Meneses, que también cayó herido dos días después. Ambos fueron evacuados hacia Francia y aquí llegaron por fin tras un calvario más de escape. Beto se encontraba en penosas

condiciones, con el muslo muy inflamado, fiebre alta y noches de delirio. El propio Meneses lo trató, hasta que decidió llamar a un cirujano francés de gran prestigio. Pero este monsieur Charles Gabaron, hombre con escasa dignidad moral y profesional, exigía muy altos honorarios para proceder a la operación, por lo que debimos aceptar los servicios de otro cirujano menos conocido y, por lo visto, menos brillante. El caso es que, desde que el cirujano monsieur Despalmes lo operó, se mantiene en lastimosa condición. Aunque algunos días parece que va a remontar el vuelo, cae otra vez en profundos delirios con fiebre elevada. El capitán Meneses debía regresar a España y me recomendó que lo viera otro cirujano de mayores conocimientos. Pero nada puedo afrontar en la situación que atravieso, a pesar de haber vendido en almoneda todas mis joyas y lo que de valor manteníamos todavía en casa. Y ahora se nos suma el problema de falta de liquidez para afrontar la mensualidad al propietario de la vivienda que ocupamos.

Atravieso una situación terrible, querido padre. Beto no sabe que os escribo. Pero se encuentra en peligro la vida de vuestro hijo y la de vuestra nieta Rosalía, que apenas puedo alimentar. Por estas razones me atrevo a solicitar vuestro auxilio, petición que os elevo como un grito desgarrado. Estoy segura de que la razón de la sangre propia os hará olvidar los errores pasados y acudir en nuestro auxilio.

Podéis estar seguros de que vuestro hijo os quiere con entrañable amor, aunque la vida le haya llevado a tan triste situación. Quedo en esta ciudad de Montpellier en aguardo de vuestra ayuda, que espero recibir, aunque sea por puro desprendimiento cristiano. Recibid mis más sinceros sentimientos de respeto y filial cariño.

Margarita Elío de Leñanza

Cuando rematé la lectura, Rosalía lloraba sin descanso. Y sus alargados sollozos taladraban mi corazón a machetazos de dolor. Mi tía elevó por fin el rostro para mirarme. Se atragantaba cuando exponía sus palabras.

—Francisco, debo partir ahora mismo hacia Montpellier y aliviar en lo posible las penas que mi nuera...

—Nada de eso, tía. Esta misma tarde saldré hacia Francia. Se trata de una misión que he de encarar personalmente en nombre de la familia. Y quiera Dios que llegué a tiempo para rescatar con vida a Beto. Pero confiemos en la Santa Patrona, que no ha de olvidarnos en tan terribles momentos.

—¿Lo harás? ¿Deseas que te acompañe?

—Si me permitís sinceridad sin bucles, vuestra compañía, querida tía, no ayudaría una mota, más bien al contrario. Sin preocuparme de otras necesidades, puedo correr las leguas a mayor velocidad, un detalle de la mayor importancia. Tomaré el mejor carruaje, aquel que muestra las armas de la casa, y partiré. Bueno, antes deberé hablar con don Alonso Sanromán y que me entregue algunas cartas abiertas a mi favor, contra la casa de banca de su amigo en Montpellier.

—¿Necesitas...?

—Llevaré también unas bolsas con monedas de oro, para lo que puede suceder en

el camino. No os preocupéis, tía. Traeré a Beto y a la niña conmigo, podéis estar segura.

—Y a Margarita —me lo exponía como si hubiera cometido un imperdonable olvido.

—Por supuesto, tía.

—Dios te oiga, querido sobrino. Pero no tardes y parte de inmediato. Quién sabe lo que estarán sufriendo esos pobres.

Para tranquilizar a Rosalía, me puse en marcha sin perder un solo segundo. Mientras Pepillo preparaba lo más imprescindible en un baúl viajero, pasaba a galope tendido por el gabinete de mi administrador. Don Alonso, tras ofrecerme como tantas otras veces sabios consejos, me facilitaba en escaso tiempo los documentos necesarios, que posibilitaran mi vida y acciones en ciudades desconocidas. Y así, sin pensarlo una vez más, tras despedirme de la familia, salía en volandas hacia Cataluña. En previsión de posibles males, ordenaba entroncar al carruaje de luces, aquel que incorporaba el escudo de la casa en los portones, cuatro animales de brega dura, menos vistosos pero de los que solíamos emplear en largas tiradas. Además, con dos hombres de confianza en el pescante y estrictas órdenes de elevar la marcha en lo posible, siempre que los caballos no reventaran cueros antes de arribar al destino. Porque, una vez en la ciudad francesa, podríamos adquirir otro tiro de animales con parecidas condiciones.

Aunque nadie me recomendara el camino a seguir, ordené a Sebastián, sin dudar, que tomara la vereda real de Aragón, que conduce posteriormente hacia Cataluña. Sin tiempo para comprobar situación y distancias, recordaba que la ciudad de Montpellier, una de las principales de nuestro añorado Rosellón, se encontraba a dos o tres leguas de la costa mediterránea. Y con el perfil de la carta marina grabada en la sesera, estimaba que deberíamos cubrir unas treinta leguas desde la raya pirenaica, bendecidos por la brisa marítima del golfo de León en la distancia. Todo ello si existía un buen camino que corriera la costa francesa desde el paso fronterizo hacia el norte. Porque, también a ojo de mal navegante, deberíamos atravesar las conocidas ciudades de Perpiñán, Leucate y Narbona, si la memoria no me fallaba.

Cuando la ciudad de Madrid quedaba perdida a popa en la distancia, elevé un rezo de fuerza a la Santa Patrona. Y si por una parte pedía a Nuestra Señora del Rosario las mejores condiciones para alcanzar cuanto antes nuestro destino, también le rogaba en tambor para que mi primo Beto resistiera los embates que la vida le propiciaba. En abierta verdad, seguía considerándolo un hombre poco inteligente, pero de buen corazón. Y no merecía atravesar esa montaña de sufrimientos en que se había convertido su vida. Todo ello sin hablar de la pequeña Rosalía, tierno ángel que nada debía sufrir por los errores ajenos.

Por gracia de los cielos entrados en benefactora cadena, desde las mismas puertas de Madrid hasta nuestro destino cierto en la Francia, las condiciones de vientos, cielos y temperaturas no pudieron cuadrar más a favor. Por fortuna, atacábamos la

empresa en la medianía del mes de abril, una época del año que, no obstante, a veces se mueve en las tierras de España con aguas a reventar calderas. El sol brillaba, el azul dominaba los cielos y el terreno se mantenía seco, sin esos relentes matinales que suelen cuadrar a la contra. Y como Pepillo había tomado a la rápida una elevada cantidad de embutidos, panes, quesos y vinos, dábamos cuenta en el carruaje sin necesidad de efectuar demasiadas paradas de venta forzosa, salvo cuando los animales necesitaban descanso, agua y forraje.

Aunque intentara no pensar en el cuadro que podría encontrar al arribar a nuestro destino, se trataba de empresa imposible cerrar los ojos al ciento. Porque eran muchas las posibilidades y las más de ellas con resultados de extremo dolor. Poco a poco, las preguntas negras recalaban en el cerebro para entrar con picas y sin salvaguarda. ¿Habría muerto Beto? ¿Sería posible atacar su traslado a España? ¿Se encontraría la niña con fuerzas? Tan sólo Margarita quedaba al margen de las preocupaciones, al parecer la única con energía suficiente para sobrellevar la cruz impuesta. Y todo ello sin olvidar que bien deseaba tomar por los cuernos al famoso cirujano, ese maldito *monsieur* Gabaron, y lanzarlo contra los parapetos sin misericordia. Menos mal que el vino, trasegado en la justa medida, ofrecía los necesarios periodos de ensueño, hasta que alguna rodera del camino nos hiciera saltar como liebre en picacho.

* * *

Me sentí inmensamente dichoso cuando, como feliz imagen abierta en la distancia, pude observar las esperadas torres cuadradas de la catedral de Montepellier, un templo que, como supe más tarde, se encontraba dedicado a la advocación de San Pedro. Un bienestar más espiritual que otra cosa, porque ya el cuerpo llamaba a desbarate de miembros sin misericordia. Pero como la urgencia se había enjaretado a mi alma sin posible fisura, una vez atravesada la puerta antigua que llamaban del Peyrou, posiblemente una de las antiguas entradas a la capital, pregunté al primer parroquiano disponible por la calle de San Antonio. Y debía ser céntrica y conocida, porque aquel vejete nos la anunciaba sin dudarle a escasos pasos. De esta forma, corrimos hasta dejar el pórtico de la catedral por la derecha, extraño y bonito soportal con picachos más propios de baluarte defensivo, hasta recalar en la amplia avenida que buscábamos.

Aunque debiéramos repasar la calle de San Antonio en ida y regreso, por fin encontramos la «casa de los españoles», muy cercana a un magnífico edificio que resultó ser la Universidad, famosa por sus aulas de Medicina. Y creo que fue entonces cuando, detenido el carruaje frente a un edificio de cierta hermosura y nobleza, caí en la cuenta de que debería afrontar la dura verdad escasos minutos después. Nada de especulaciones o análisis de posibilidades sino la pura y, mal que pese, dura realidad. Estoy seguro de que, a causa de las razones expuestas, comencé a moverme con cautela y lentitud, temeroso en verdad de lo que podía encontrar a partir de aquel

momento.

Bajé del carruaje y me enfrenté a un portón de generosas dimensiones, adornado en su centro con una aldaba de hierro en forma de caballo alzado. Intenté escuchar algún ruido interior, una pista que me pudiera conceder la necesaria información, pero nada se percibía. Ni siquiera a aquella hora del mediodía se distinguía el habitual aroma de algún condumio en preparación. Pero como era absurdo mantener aquella temerosa disposición, acabé por efectuar el golpe que podía cambiar algunas vidas. Sin embargo, no escuché paso alguno en la distancia, como si la vivienda se encontrara vacía. Y comenzaba a temer alguna dolorosa situación cuando, sin esperarlo y sin aviso previo en ayuda, la puerta se abría con lentitud. Fue entonces cuando entré en pasmo de sangre.

Ante la puerta aparecía una mujer joven, pocos años superada la veintena. Pero juro ante los sagrados libros, que jamás había recibido una impresión como aquella, la de quedar sojuzgado al pronto y sin excusa por unos ojos y un rostro hasta el máximo límite que se pueda imaginar. Puedo definir sin posibilidad de error que Margarita Elío, porque no dudaba una mota sobre su verdadera identidad, era la mujer más maravillosa, atractiva y encantadora que jamás había observado a lo largo de toda mi vida y que, también lo juro, jamás volví a encarar. Muchos adjetivos de gloria se podían añadir a los ya citados, sin deber excluir el de la aterradora seducción que emanaba de su aureola personal.

De regular estatura, en Margarita destacaban sus ojos verdes, de una claridad como jamás había observado, tanto así que la mirada propia parecía atravesarlos y hurgar en su propio cerebro. Al mismo tiempo, su rostro redondo, los labios carnosos y una pequeña nariz enalzada conformaban la perfección del ser humano, o así me lo pareció en aquellos momentos. Y aunque procediera a un análisis rápido, también su melena trigueña, del color del oro viejo, caída en rizos de portón, aumentaba el fantástico espectáculo que se me concedía. Fui consciente desde el primer momento, de que aquella mujer podría manejar mi alma a su libre albedrío y por siempre jamás, un sentimiento que me empequeñeció hasta alcanzar niveles desconocidos. Y para colmar el vaso, escuché su voz, como llamada de ángeles en reclamo.

—Sois el duque de Montefrío, ¿verdad?

—Soy tu primo Francisco, Margarita. Nada de formalismos entre familia, por favor. Hemos recibido tu carta y he venido a ritmo de reventar los animales para ayudaros en todo lo que sea posible.

—Un maravilloso carruaje —dirigía la mirada, embelesada, hacia el vehículo—. Digno de un rey.

—A un rey perteneció. Don Carlos el Tercero se lo obsequió a su secretario privado, mi bisabuelo. Pero, dime, ¿cómo se encuentra Beto?

—Por favor, pasa. ¿Necesitan los demás...? —señalaba a Pepillo y a los dos hombres que, cubiertos de polvo hasta los hijares, se mantenían en el pescante.

—Tan sólo mi criado particular, si dispones de alguna habitación para el servicio.

Los otros dos se buscarán la vida por la ciudad.

—Esta vivienda es muy grande, Francisco. Y con una zona amplia para el servicio, aunque... aunque no dispongamos de nadie en ayuda que la ocupe. Pero creo que todos pueden instalarse con cierto bienestar. Por favor, pasa de una vez, que me siento incómoda.

Con tiemblos en las venas, la seguí al interior de la vivienda. Porque las sensaciones que he expuesto en un primer análisis, se multiplicaban por diez y por mil conforme transcurrían los segundos. Sin embargo, me recordé la misión principal que no debía olvidar. Debí repetir la pregunta.

—¿Cómo se encuentra Beto y la niña?

—Tu primo sigue en el mismo y penoso estado. Parece suficientemente fuerte para soportar la terrible situación que atraviesa, aunque no sepamos hasta cuándo. Pero la pierna se le ha inflamado otra vez. Y aunque me avergüence decirlo, apenas dispongo de unas pocas monedas para adquirir los ungüentos necesarios. Ni siquiera nos queda un miserable frasco de láudano, para cuando entra en dolores profundos —hablaba con un deje de infinita tristeza, capaz de achicar el corazón más bragado—. El pobre no se queja, pero sé que sufre mucho.

Sin dudarle y mientras sus ojos continuaban taladrando mis sentidos, saqué de la casaca una de las bolsas acopladas. Se la entregué a Margarita.

—Toma, Margarita. Esto te servirá para los primeros gastos que debas afrontar, sean los que sean. Si te faltan...

—No me avergüences, Francisco, por favor —mostró un encendido rubor sin subterfugios.

—Nada de vergüenzas ni falsos sentimientos, prima Margarita. Seamos prácticos. He venido a ayudaros como jefe de la familia Leñanza y de la casa de Montefrío. Y así lo haré. Si te faltan elementos de vida de cualquier clase como víveres, medicinas u otra cosa, hazle una lista a Pepillo, mi criado. Y escribe el necesario láudano. Es muy listo y lo conseguirá todo.

—¿Habla francés?

—Habla todas las lenguas que permite una clara inteligencia. Situaciones más difíciles ha afrontado por esos mundos de Dios, con éxito. Pero, dime, ¿algún cirujano visita regularmente a Beto?

—Pasa de vez en cuando el doctor Despalmes, pero como un favor especial. Un acto de simple misericordia porque no puedo pagar sus servicios. Ya os contaba que otro facultativo, profesor en la Universidad y reputado como uno de los mejores de Francia, se...

—Ya leí sobre ese maldito Gabaron. Ajustaré cuentas con él, no lo dudes.

—Pero si pudiéramos afrontar sus gastos, Francisco, es el más indicado y, posiblemente, el único capaz de sacar a Beto del estado en que se encuentra. Tu primo lleva sin ingerir alimentos dos días, aunque le preparo una sopa pobre que rechaza, y delira casi todas las noches.

—Quiero verlo. ¿Es posible?

—Por supuesto. Pero creo que duerme tras haber atravesado una noche espantosa.

Cuando comprobé la figura de mi primo Beto sobre la cama, debí efectuar un esfuerzo para no elevar a los cielos un grito desgarrado. Porque aquello que veían mis ojos se parecía más a un avejentado moribundo, que a un hombre de cuarenta años que solía desplegar una fortaleza admirable. Por fortuna, dormía profundamente aunque se agitara a intervalos, como si le atizaran perversos latigazos. También comprobé el estado de su pierna, inflada como un pellejo de vino y con un color que poco decía a favor. Había que actuar de inmediato y me decidí a hacerlo.

—Margarita, debemos actuar sin perder un segundo o se puede producir...

—O Beto morirá. ¿Crees que no lo sé? —se percibía el enorme esfuerzo que realizaba para no entrar en llanto. Por fortuna, pronto comprobé que se trataba de una mujer con una fuerza muy especial—. En estas condiciones arrastro los días desde hace semanas. Creo que se trata de un celestial obsequio, que todavía se encuentre con vida. Pero solamente el doctor Gabaron...

—Ese Gabaron o quien sea.

—Mira, Francisco, aunque lo odie con todas las fuerzas del alma, se trata del único cirujano que, en opinión generalizada, puede obrar el milagro.

—¿Dónde vive ese malnacido matasanos? Iré a verlo ahora mismo y lo traeré hasta aquí aunque deba arrastrarlo. Por cierto, ¿y la niña?

—Lo poco que me queda lo empleo con ella para alimentarla. Es fuerte y se encuentra muy bien. Ven conmigo.

A partir de aquel momento, entré en ebullición de calderas. Y ninguna palabra más exacta para definir el estado que atravesaba mi cuerpo y mi alma. Pero el tema principal se abría en surcos y debía tomarlo sin perder un segundo. Así que visité al famoso doctor, un prepotente gabacho de extraordinaria fortaleza corporal, a quien habría deseado romper en huesos finos con sumo gusto. Pero lo necesitábamos y, tras depositar en su mano una bolsa con monedas de oro, que comprobó a la vista con abierta descortesía de su parte, me acompañó a la vivienda de la calle de San Antonio. Y sin esperar un segundo, realizó un examen profundo del enfermo. Escuché sus palabras, largadas con extrema autoridad y sin vacilación.

—Su primo, señor duque, se encuentra en una muy peligrosa situación. Su vida pende de un hilo muy fino. Debe ser intervenido inmediatamente, porque esa pierna presenta síntomas de inminente cangrena. Y perdonen mi franqueza, pero no sé si será necesario amputar o no. Dios dirá. Pero si dejamos pasar un día más, puede morir en cualquier momento.

Mientras Margarita tapaba sus ojos con las manos en silencio, entré en las posibles soluciones.

—Haga lo que estime necesario para salvar su vida, sin escatimar esfuerzo o gasto alguno. ¿Dónde puede intervenirlo?

—En el Hospital de la Piété, muy cercano a esta vivienda. Pero le adelanto que, al

ser extranjero, los cargos serán muy elevados y mis propios...

—Mire, doctor —aunque intentaba medir mis palabras, los gestos de mi cara debían ser inequívocos—, ya le he dicho que haga lo que sea necesario, cueste lo que cueste. ¿Me comprende?

—Por supuesto, señor. Bien, haré las gestiones necesarias para que lo trasladen esta misma tarde.

Todo se sucedió con la rapidez y diligencia necesaria. Dos horas después, al mismo tiempo que Pepillo llegaba a la vivienda con bolsas y sugerentes alimentos velados, sin olvidar tres frascos de láudano, aparecía un carruaje hospitalario con una camilla en la que se transportaba a mi primo. Tanto Margarita como yo lo acompañamos por nuestra cuenta, dejando la niña a cargo de una sirvienta, el ama que había trabajado anteriormente en la casa. La requerimos con urgencia y aceptó la encomienda, tras abonarle los atrasos no pagados. Y debo aquí declarar en sinceros, que al doctor Gabaron, aunque de cualidades personales muy poco humanitarias, no se le podía negar una extrema dedicación profesional. Siempre, claro, que tintinearán las monedas de oro a la vista.

La intervención del doctor con Beto se alargó durante horas. Me sentía a punto de desfallecer, con el cansancio entrado a desguace de músculos, mientras comprobaba que también Margarita se encontraba cercana al agotamiento total. Decidí que ambos tomáramos alimentos en una cercana posada, a la que llamaban hotel de París. Sentado frente a ella en la mesa, su belleza me achicaba el alma por momentos, aunque al mismo tiempo fuera incapaz de separar la mirada una pulgada de su rostro y deseara permanecer en aquella dulce situación por toda la vida. Y si mucho disfruté con unas viandas extraordinarias, más me satisfizo comprobar que Margarita engullía los alimentos como náufrago recién arribado a la costa, tras penosa experiencia. Así se lo comenté.

—Mucho has debido sufrir, prima Margarita.

—No sabes cuánto, Francisco. Jamás llegué a pensar que el hambre atizara latigazos tan duros. Ha sido una terrible experiencia que jamás podré olvidar.

Cuando clavaba sus ojos verdes contra los míos, me sentía desfallecer, como si la sangre se licuara a tientos y fuera incapaz de enhebrar una palabra más. Y no lo entiendan como una de las experiencias pasadas en mi vida, en las que la necesidad puramente irracional del hombre, lo lleva a cumplir actividades de la carne que son olvidadas en escaso tiempo. Aquella situación era distinta, porque en esos momentos habría realizado lo que Margarita me hubiera ordenado sin dudarle, como perrito lamedor. De esta forma, me costaba mantenerme centrado en el tema que debíamos lidiar. Y bien que me dolía atravesar aquella situación en la que, según estimaba, mi egoísmo sentimental cuadraba tan alto, que podía oscurecer las obligaciones de la vida.

—Por Dios, Margarita, siento un profundo dolor al escuchar tales palabras. ¿Cómo has tardado tanto en establecer contacto con nosotros? Somos la única familia

de Beto y, por lo tanto, familia tuya.

—Mientras Beto se mantuvo con suficiente raciocinio, se negaba en redondo. Sufría un sentimiento de culpabilidad, como si os hubiese ofendido hasta alcanzar la cima del mal. Después, también yo necesité demasiados días para tomar la decisión que, como dices, debimos ejercer con anterioridad. Pero de nada sirve rememorar las faltas cometidas. Espero que no deba arrepentirme toda la vida por no haber...

—Salvaremos a Beto, no lo dudes. Creo que hemos llegado a tiempo —faltaba a la verdad sin mover una pestaña—. Tan sólo necesitamos paciencia y creer en la bendición de Dios.

—De Dios y de todos los santos, a quienes he rezado durante muchas noches, demasiadas. Has llegado a mi vida como un ángel salvador, Francisco. Y no lo olvidaré jamás mientras viva.

Quedé sin fuerzas al escuchar su tono de voz, entrado ahora en arrobado cariño, como si los ángeles me transportaran en abanicos de concha. No me sentía capaz de descifrar su cambiante mirada, de la que creía extraer sentimientos más que prohibidos. Pero era tanta la felicidad al dejarme posar en su flujo, que ni Satanás en persona me habría separado de ella.

—Debemos regresar, Francisco. Por cierto, crees que me permitirán dormir junto a Beto en ese hospital.

—Pues no lo sé. Dependerá de que lo instalen en dormitorios corridos y de que se encuentren con demasiados enfermos. Regresemos a su lado y ya preguntaremos al cirujano.

Cuando volvimos al establecimiento, todavía Beto se movía entre las manos del cirujano Gabaron. Las preguntas en mi pecho seguían abiertas. La primera, sobre la posibilidad real de supervivencia, sin duda la más importante. Pero también en la probable amputación de la pierna, esa extremidad cuya ausencia tanto marca la vida de una persona. Del brazo de Margarita paseamos sin descanso por el recogido claustro del hospital, donde nos recomendaron sufrir el mortal aguardo. Y ya caían las luces a plomo a través de las amplias cristaleras, cuando observamos la figura del cirujano, ataviado con un batín blanco en vuelta, donde podían comprobarse a la vista las manchas rojas de la sangre vertida por mi primo. Me pareció observar una sonrisa en su rostro, primera señal positiva desde mi llegada a Montpellier. Ni siquiera necesitamos elevar pregunta porque ya nos anunciaba las nuevas.

—Bueno, señores míos, creo que nos ha sonreído la suerte, al menos de momento. No debo obviar que hemos atravesado momentos de duda y grave peligro, porque el enfermo se nos venía abajo. La terrible decisión la tomé sin encontrarme muy seguro. Me refiero a negar la posible amputación de la pierna. Un problema que todavía dejo alzado en el aire y que los próximos días nos ofrecerán definitiva solución. Incluso su vida se mantiene en interrogantes, pendiente de ese hilo que antes les mencionaba. Ahora más grueso, pero un hilo. Los próximos tres o cuatro días nos ofrecerán la verdadera respuesta. Por un lado, hemos actuado con bastante

retraso. Pero también es cierta la fortaleza de su primo.

—En ese caso, doctor...

—Solo nos queda esperar, señor mío. Posiblemente, una larga y dura espera, especialmente para la señora. Pero no queda más remedio.

—Doctor Gabaron —entraba Margarita con vacilación y tono pausado—, ¿qué puedo...?

Como el galeno no parecía entender sus palabras, intenté aclararlas.

—Mi prima quiere saber si se la autoriza a quedar al lado de su esposo. Le gustaría permanecer junto a él en todo momento.

—Siento decirle que se trata de un imposible. En la sala mejor acondicionada del hospital, disponemos de catorce lechos. No podemos permitir que familiares o amigos duerman allí. Incluso durante el día, solamente se les permitirá mantenerse a su lado durante el periodo de visitas que he establecido sin posibles excepciones. Nadie duda en estos días, de lo poco beneficioso que resulta para los enfermos la llegada de personas del exterior, algunos con enfermedades contagiosas. Ya sé que resulta novedoso y poco apetecido por los familiares. La veo muy cansada, señora. Regrese a su casa, descanse y mañana a las diez los espero aquí. Les informaré del curso de los acontecimientos y podrán visitar a su esposo durante unos minutos. Aunque ya le adelanto que se le mantendrá sumido en una benéfica inconsciencia, para evitarle los fuertes dolores que padecería tras la intervención.

Sin alegar una sola palabra en oposición y tras agradecer la labor del galeno, abandonamos el hospital. Lo hicimos a pie porque, con mucha suerte, el establecimiento se situaba en la misma calle de San Antonio y a escasos metros de la vivienda. De esta forma, tras un ligero paseo en el que disfrutamos del fresco de la noche, llegamos al edificio. Pepillo, con su habitual maestría, se había hecho dueño de la situación y organizado todo, mientras el ama contratada se mostraba feliz, sin duda por las dos monedas de oro que había depositado en su mano. La pequeña Rosalía dormía como una santa bendita, tras haber ingerido una buena cantidad de alimentos.

Sabedor de que necesitaba un auxilio corporal, Pepillo apareció en el saloncito con una frasca de una bebida francesa a la que llamaban *fino*, muy parecida a nuestros orujos, aunque con un sabor más profundo y de aires vegetales. Y para mi sorpresa, también Margarita decidió probarlo, según sus propias palabras como un necesario tonificante. Una vez servidos, alcé mi copa.

—Bueno, querida prima, creo que podríamos brindar con cierta felicidad. Parece que todo puede aparejarse en ventura y con excelentes resultados.

—No corras tanto, Francisco. No podemos lanzar las campanas al vuelo una sola décima. Me parece que nos encontramos en los primeros peldaños de una muy alta escalera. La vida de Beto todavía se mantiene en peligro. Dios quiera que mañana veamos el segundo tramo.

—Lo veremos. Seamos optimistas, que bien lo mereces. Beto no ha perdido la

vida y, de momento, mantiene intacta su pierna. Dos grandes noticias. Pues brindemos por ello y recemos para que el buen camino continúe, aunque, como dices, se trate de una vereda bacheada y con muchas leguas de recorrido.

—Tienes razón.

La bebida me permitió recuperar fuerzas imaginarias y entrar en calor. Sin embargo, recuerdo de aquella velada la enorme felicidad que sentía tripas adentro. Porque con la simple observación del rostro de Margarita o el hecho de escuchar el tono de su voz, me sentía colmado de bendiciones. Y prefería no pensar en las posibles causas, dejar correr las verdades a medias y mantener una falsa disposición mental, que evitara otros análisis más profundos.

Llegó el momento en el que los cuerpos no soportaban un mínimo esfuerzo más, especialmente el de Margarita. La pobre mostraba con penosa claridad las huellas del cansancio, físico y mental, un agotamiento al que se había sometido durante demasiado tiempo y que parecía cercano a reventar. Fue entonces cuando caí en la cuenta de que debía dormir allí sin la presencia de Beto. Cohibido hasta los bordes, intenté largar las palabras de obligado cumplimiento.

—Bueno, Margarita, creo que sería prudente buscar posada para que pueda...

—¿Buscar posada? ¿Te has vuelto loco? —accionaba las manos en molinete, ciertamente indignada—. Disponemos de habitaciones de sobra. Ya le expliqué a tu criado la que te correspondía a ti, una muy amplia y cómoda, situada al final del pasillo de dormitorios. Seguro que se encuentra preparada.

—Pero... la verdad... Margarita. No sé si será prudente y adecuado que duerma donde...

—Por favor, Francisco —ahora empleaba el tono dulce y persuasivo. Se acercó a mí, hasta posar una de sus manos en la mía, un contacto físico que reventó como bombarda en la cara—. Seamos sensatos y dejemos de lado acciones que considero entradas en el ridículo. Es posible que en España no fuera adecuado ni cortesantemente recomendable que viviéramos en la misma vivienda, sin la presencia de mi esposo. Pero la situación que atravesamos nos supera de largo.

Dudé unos pocos segundos, aunque el duende mostrara una entera satisfacción. Decidí otorgarle razón.

—La verdad, Margarita. Me encuentro tan agotado, que dormiría en pie apoyado contra el quicio de la puerta. No dispongo de fuerzas para discutir ese asunto. Si me dices donde puedo...

—Acompáñame. Pero antes, Francisco, quiero agradecerte como se merece la ayuda que nos has prestado —otra vez su mirada me taladraba sin defensa—. Has llegado a mi vida como un ángel salvador cuando ya no depositaba esperanza alguna, y me encontraba cercana a tomar una drástica solución que...

—Calla, por favor. No he hecho más que lo que habría hecho cualquier mortal bien nacido. No hablemos más de ese asunto. Piensa solamente en que conseguiremos solucionar los problemas y podremos regresar a España con la familia

en cuanto nos sea posible.

—Dios te oiga.

Atacado por un agotamiento que se alzaba poco a poco sin posible freno, a los pocos minutos me encontraba tendido en una cama de grandes dimensiones, más propia de ejercicio matrimonial, en una alcoba con muy escasos muebles. Pero poco o nada me importaban los detalles. Cerré los ojos para entrar en sueños, convencido de que bien merecía un descanso. Y para culpa propia, la última imagen avistada fue la del rostro de Margarita y sus ojos, una estampa que se grababa poco a poco con fuerza de gacheta en mi cerebro.

No sé si llegué a dormir horas o minutos. Desperté entre la oscuridad sin ojos apretados, como si un golpe de mar hubiese avivado mis sentimientos por alto. Y no se aparecía como norma habitual en mi proceder aquella interrupción del sueño. Segundos después giraba el cuerpo para acompañar la postura, cuando creí escuchar un suave rumor por fuera de la puerta. Entré en inesperada tensión, como si el duende me avisara del peligro en adelante. Incorporé el cuerpo y alerté la escucha, sin percibir una nota más. Comenzaba a estimar mi reacción como un exceso propio del cansancio, cuando al ruido se repitió. Y ahora sin dudar, lo estimaba como el lento siseo de unos pies enguantados en parsimonioso arrastre sobre el suelo. Dos veces más se produjo el rumor, un sonido de apagado murmullo que tremolaba en cruces la piel de mis brazos.

Ahora con entera claridad, percibí el sonido del picaporte al ser girado con extrema lentitud. No se trataba de generosa alucinación sino de la palpable realidad. Escenas imaginarias de todo tipo se agolpaban en furioso desorden por mi cerebro. Pero una de ellas con mayor peso y en dominio absoluto. El rostro de Margarita entraba de lleno, con sus ojos elevados en triste mirada y ese gesto oscurecido que había analizado como de puro agradecimiento o algo más dulce. Aunque reposara en silencio y cerrara mis ojos a batientes, comprendí que la puerta se abría y cerraba poco después. Y ahora el rumor de pisadas se hacía perceptible con enorme claridad.

El latiguillo de la sangre entraba en circulación extrema, cuando sentía el balance producido en la cama al posarse sobre ella otro cuerpo. El embozo del cobertor se desplazaba para permitir la entrada de un cuerpo junto al mío. Y aunque parezca absurdo, mi inmediata preocupación fue comprobar que solamente me encontraba vestido con una ligera y corta camisa de dormir. Pero ya los pensamientos de duda quedaban aislados al margen. Porque un cuerpo se juntaba con el mío, como niño que busca la necesaria protección de la madre. No podía continuar aquella escena de teatro, aunque me sintiera incapaz de elevar una sola palabra. Por fin, al comprender con celestial alarma que una carne se pegaba a la mía en desnudo y mis sentidos entraban en golpe de látigo, me vi obligado a romper el silencio.

—¿Qué haces? —ni siquiera pronuncié su nombre porque ni el más desquiciado de los dementes lo habría dudado—. Sabes que no...

Los dulces dedos de su mano taparon mi boca, un maravilloso roce, para

obligarme a un deseado silencio. No veía un solo perfil de su rostro, pero imaginaba los detalles a la perfección. Pero también imaginaba su cuerpo, desnudo junto al mío, una visión que atizaba los goteros de la pasión hasta cruzar el umbral de la tensión. Por fin, escuché el susurro de su voz, la sensual atracción del canto.

—No digamos nada. Los dos sabemos muy bien lo que nos ha sucedido. He podido leer tus pensamientos cuando me mirabas, y seguro que tú habrás leído los míos. No pensemos en normas, obligaciones y futuros desastres. Quiero dejar atrás el dolor. Esta noche solamente te pido que me ames o moriré de tristeza.

Al mismo tiempo que comenzaba las suaves caricias por todo su cuerpo, una estrella parecía pulsar hasta el más escondido de mis sentimientos. Pero no lo entiendan como un acto de desaforada pasión carnal, nada más lejos de realidad. Se trataba de un sentimiento amoroso, que cuajaba en infinita felicidad. Y justo antes de besar su boca, escuché mis propias palabras.

—Margarita, amor mío.

Eliminado el cansancio, posiblemente por orden del mismísimo Satanás, nos amamos durante casi toda la noche con exquisita ternura. A veces entrábamos en periodos de sencillas y tiernas caricias, susurros encantados, frases cortas y repetidas con el amor como dominador de escena. Pero también cuando la caldera saltaba en vapor, nos dejábamos arrastrar por esas acciones que la carne reclama en justa compensación. Jamás olvidaré mientras viva, aquella noche de interminable amor. Amor prohibido, pero puro en toda su extensión. Y ni el más santo del coro celestial podría demostrar lo contrario, aunque con estos sencillos pensamientos condenara mi alma a las tinieblas eternas.



Duro tornaviaje

A partir de aquella primera e inolvidable noche, que me atacó el alma como una manta negra mediterránea, la vida comenzó a correr a ritmo desbocado, con sus claros y oscuros. Y deberían encontrarse bien metidos en mi pellejo, para comprender lo que por entonces estimaba como diferencia práctica entre ambos colores. Porque estoy seguro de que no todos concordarían conmigo en las debidas apreciaciones, incluso calificando algunas como más propia de seres demoníacos o enajenados. No obstante, me siento plenamente convencido de acertar cuando pienso que, muy posiblemente, comenzó una nueva vida para mí. Al menos, puedo asegurar que inicié un inexplorado camino, de forma que mis propias apreciaciones y convicciones aceptaran una medida alternativa, incluso conceptos jamás analizados en mi conducta.

Aunque me mostrara optimista de cara al exterior para elevar la moral de Margarita, atravesé momentos en los que creía topar contra el muro del desastre. Porque durante una larga semana, Beto se mantuvo luchando a brazo partido entre la vida y la muerte. Y si alguna pequeña esperanza se alzaba, o así lo entendíamos, el doctor Gabaron nos devolvía a la cruda realidad con rapidez y una sinceridad como pocas veces he atisbado en la conducta de un facultativo. Por dos veces supusimos como inminente la amputación de la pierna, decisión que se posponía de momento para un examen posterior. Incluso en una de las tardes, mediada la semana, parecía que mi primo entraba en ahogos profundos y no llegaría a superar el trance. Creo que en todos esos momentos de dolor llegaba la Santa Galeona en auxilio, y lo sacaba de las garras de la muerte a dentelladas.

Margarita y yo paseábamos sin descanso por los pasillos del claustro, cuyas piedras llegamos a conocer una a una, como si se tratara de hijos propios. Tan sólo podíamos observar la figura de Beto durante unos minutos por la mañana y otros pocos por la tarde, metidos en una sala con demasiados enfermos, familiares y ninguna intimidad. Además y por desgracia, ni siquiera llegábamos a comprobar sus ojos abiertos o una auténtica reacción de vida, con la mente perdida en sueños y delirios más o menos repetidos. Menos mal que el doctor, ahora encantador y solícito en extremo con nosotros, conforme vaciaba mis bolsas de oro en sus manos, acudía de forma periódica a informarnos de los progresos o recaídas del enfermo. Tomábamos el almuerzo cada día en el recogido hotelito cercano al hospital, donde también llegamos a ser considerados como miembros de la propia familia.

Sin embargo, desde que, ya con las luces en caída, regresábamos a la casa de San Antonio, daba comienzo a una vida diferente. Y no exagero una mota porque de eso

se trataba, de una existencia paralela y gozosa sin posible parangón. Ofrecíamos un beso a la niña, antes de que entrara en felices sueños. Y aunque Pepillo se moviera con demostrada práctica entre pucheros y limpiezas, acabamos por contratar el necesario servicio para que la vivienda se moviera en cuerdas de orden. De esta forma, al llegar la noche mi criado nos servía la cena preparada por Amelie, una extraordinaria cocinera, a la que seguía de forma invariable un rato de charla distendida, con la frasca de fino aguardiente a la mano. Se trataba del momento glorioso y tan anhelado a lo largo del día, porque ya atisbaba el calor de Margarita cercano en el tiempo.

Nos despedíamos cada noche en el salón con la necesaria severidad. Pero cuando entraba en mi cama, contaba los segundos hasta que, con noche cerrada, escuchaba el fantástico rumor de sus pasos sobre el piso. Y cuando Margarita se introducía en el lecho junto a mí, siguiendo el mismo y silencioso procedimiento del primer día, apenas podíamos reservar un solo segundo sin entrar en dulces lances de amor. Tiernas conversaciones, caricias sin fin, deseos imposibles y anhelos pasionales satisfechos. Dos personas distintas, dos nuevas existencias, dos caminos inexplorados y trazados a vara larga. Cómo olvidar aquella segunda vida que atravesé en carro de luces durante bastantes semanas. Porque cabalgamos en fuego durante un buen número de jornadas, muchas pero tan vividas al minuto que podría exponerlas una a una con sus particulares momentos, que nunca dos actos de amor verdadero saltan en el aire por igual. Montpellier, bella ciudad que siempre permanecería amadrinada a mis más dulces pensamientos.

Debíamos llevar poco más de veinte días de tránsito en aquella doble existencia, cuando el doctor Gabaron, exultante y con una alargada sonrisa en el rostro, llegó hasta nosotros. Y para colmar el cuadro en dulces colores, se trataba de una mañana con sol a radiar y temperatura envidiable.

—Bien, señores, con harto placer debo informarles de que, si no salta alguna novedad negativa que no espero, la enfermedad de don Adalberto ha superado el peor trance. Y no han sido pocos los momentos en los que estimábamos la batalla casi perdida. Creo que podemos asegurar, que su vida no corre peligro mortal y la infección de la pierna se ha estabilizado, un milagro que no esperaba cubrir con tanta rotundidad. No obstante, resta un alargado camino por delante. Necesitará de mucha constancia y ejercicio para recuperar unos músculos que casi han desaparecido. Pero ahora podemos depositar las esperanzas en el paso del tiempo, en una vida sana y con buenos alimentos, sin olvidar algunos ungüentos y medicinas que deberán incorporarse durante semanas o meses.

—Bendito sea Dios, doctor Gabaron —declaraba Margarita con emoción—. Nunca podré agradecerle lo suficiente, que haya salvado la vida de mi esposo.

—Debo reconocer, señora, que la suerte nos ha acompañado en buena medida.

—Doctor Gabaron, ¿cuándo podrá el enfermo pasar a la vivienda? —preguntaba con profundo temor, sin querer declarar a mi propia alma los deseos que anidaban en

el pecho.

—Es pronto para entrar en esos detalles, señor mío. Pero así, a medida gruesa, diría que en diez o doce días podría abandonar el hospital. Quede claro, que habré de ejercer visita de forma regular en su domicilio. Y si les parece oportuno, deberíamos incorporar el trabajo de un facultativo especializado en desarrollo muscular. Se trata de una novedad médica que solamente en este hospital se desarrolla, para que los enfermos con miembros altamente afectados, recuperen su propia actividad. Claro que supondría un aumento en el...

—Ya le dije, doctor, que afrontara los gastos que estimara necesarios. Pero debo realizarle otra pregunta, muy importante para nosotros. ¿Cuándo podrá don Adalberto soportar un traslado a España?

El doctor me miró con interrogantes abiertas en el rostro. Parecía dudar, como si no se atreviera a formular una respuesta definitiva.

—No puedo contestarle con datos ciertos. Supongo que me habla de un traslado a Madrid, muchas leguas de carruaje.

—En efecto, le hablo de una mudanza a la ciudad de Madrid. Pero lo haríamos en las etapas necesarias que nos recomendará.

—Sería peligroso no esperar a que la enfermedad del pecho desapareciera por completo, así como que la herida del muslo presente una cicatrización definitiva. Todo ello, a no ser que les obligue alguna urgencia familiar o profesional que...

—Nada de urgencias, doctor. Lo que mejor resulte para el enfermo.

—En ese caso y también a ojo largo, creo que se podría trasladar a Madrid en un mes más, aunque yerre en la predicción.

—Muy bien.

Conforme las luces se ampliaban en la vida de Beto, manteníamos el mismo ritmo de vida. Ahora ya las buenas noticias nos alcanzaban cada mañana, porque el progreso se mantenía permanente y a buen ritmo. Y por fin pudimos charlar con el enfermo, a quien abrazamos emocionados. Incluso mostraba una benéfica sonrisa de felicidad, que hizo llorar a Margarita. Me tomó de las manos para entrar en devociones.

—Nunca podré agradecerte lo que has hecho por nosotros, Francisco.

—Vamos, Beto, que ninguna misión especial he llevado a cabo. Eres un hombre fuerte y...

—No me vengas ahora con excusas de fraile, primo. El doctor Gabaron me ha contado todo con detalle y soy consciente de que, sin tu oportuna ayuda, habría muerto. Muchas monedas de oro has debido gastar. Así de sencillo. Sin contar que has dedicado tu vida a nosotros durante mucho tiempo. Margarita y yo te estaremos agradecidos mientras vivamos. No obstante, es posible que puedas regresar mientras recupero...

—No desvaríes, primo. No abandonaré Montpellier sin vosotros.

—Gracias, Francisco. Que Dios te recompense como mereces.

Mientras escuchaba aquellas palabras de emocionado agradecimiento, el duende se movía por mi cerebro con risas preñadas de burla. Y juro por Dios, que debía concentrar mis pensamientos en el tema que trataba, sin permitir un mínimo vuelo hacia esa otra vida que manejaba con extremo placer.

—Lo que tienes que hacer es ejercitar esa pierna con el doctor Fabious. Cuando más trabajos, antes podremos regresar a España.

—Bien que lo deseo, como si se tratara de alcanzar el verdadero paraíso. No sabes cómo duele seguir los movimientos que me ordena una y otra vez. Pero no dudes de que me empeñaré al máximo. ¿Y la pequeña Rosalía? —ahora se dirigía a su esposa.

—Grande, sana y contenta. Recuperamos el servicio del ama Marie y una cocinera le prepara las mejores comidas. Engorda día a día.

Beto volvió a mirarme con ese gesto de agradecimiento, que quedó instalado en su rostro durante meses. Volvió a emitir una frase, que escuché de su boca en cientos de ocasiones.

—Gracias, Francisco.

—Por favor, calla ya. Lo absurdo ha sido que no recurrieras a la familia con anterioridad. Todo habría sido resuelto con mayor rapidez.

—Y que no llegaras cuando ya me encontraba ofreciendo los últimos suspiros de mi vida. Por cierto, Francisco, me preocupa un detalle...

—Habla lo que estimes oportuno.

—¿Podré regresar a España sin problemas legales? Ya sabes a lo que me...

—Has sido amnistiado por Su Majestad. Solamente se mantiene en duda tu posible reingreso en la Armada, condición que espero conseguir —no deseaba entrar en detalles, para no preocupar en demasía al enfermo. Sin embargo, necesitaba confirmar un importante dato—. Porque supongo que desearás recuperar tu posición como oficial de guerra.

—Claro que sí —contestó con demasiada rapidez, un detalle que no esperaba—. Bien que siento todo lo que ha supuesto mi lealtad a la causa... para nada.

—Vamos, olvídalo. Todo en esta vida se cuece al gusto propio y no es malo recuperar sensaciones perdidas. Pero ahora no hables más. Descansa, que esta tarde has de ejercitar la pierna.

—Tienes razón. Los ejercicios de esta mañana me han dejado agotado.

En cuanto pisábamos la calle de San Antonio, Margarita y yo recuperábamos nuestra segunda vida. Y bien que lo hacíamos con extremo ejercicio de placer. Pero no me refiero solamente al de la carne en pasión abierta, sino al sencillo hecho de pasear, conversar o comprarle algún capricho. Ese día a día que puede cubrir en disfrute puro cada momento de nuestra existencia.

Aproveché la mejoría de Beto y nuestra libertad de acción para visitar al banquero francés *monsieur* Bertrand Deschaumes, corresponsal de don Alonso Sanromán en aquella zona de Francia. Y como esperaba, todo se solucionó a la rápida. Recibí de su

mano crédito ilimitado en su casa, con giro en blanco contra la de Madrid. También cuando recibimos la nueva del doctor Gabaron sobre la indudable mejoría en la salud de Beto, escribí a mi tía Rosalía para exponerle las buenas nuevas. Porque, desde nuestro arribo a Montpellier, solamente lo había hecho en una ocasión para indicar con pocas palabras la feliz instalación en la plaza y la dirección a la que podían cursarnos noticias. También le explicaba las bellezas de su nieta que, con seguridad, la emocionarían hasta cubrir ruedas.

En compañía de Margarita me dejé arrastrar por la dulce marea, ese gozo permanente en el que había desembocado nuestra vida. Y tras un esfuerzo muy duro durante los primeros momentos, conseguí expulsar los pensamientos de culpa desatada, hasta llegar a considerar que solamente debía pensar en el presente. Dejaba atrás los deberes contraídos, sin pensar en el futuro incierto y de tintes negros que podía aplastarnos si se analizaba con cierto realismo. Cada mañana, al abrir los ojos a un nuevo día, mi único pensamiento se centraba en el deseo de vivir aquella nueva jornada con Margarita, como si se tratara de la última dádiva concedida. Todo lo demás resbalaba como aceite en la llana. Una locura, sin duda, pero qué cuerdos llegué a considerar unos pensamientos tan enajenados. Ahí se encontraba el meollo de aquella felicidad.

* * *

Debió ser a finales del mes de mayo, cuando se nos autorizó el traslado de Beto a nuestro domicilio. Y aunque supusiera en teoría una inmensa alegría, tal aseveración entraría en acción de puro cinismo. Porque la nueva situación cortaba una importante parte de mi segunda existencia. No obstante, mucho me emocionaba contemplar la sonrisa de Beto, como niño que hubiera conseguido el más profundo de sus deseos. Todo le llamaba la atención, hasta el más pequeño de los detalles ordinarios. Recuperaba la vida, que había estimado no llegar a alcanzar de nuevo.

Por desgracia, un desconocido puñal se clavaba en mi alma. Porque seguía disfrutando de la compañía de Margarita durante el día, pero sufría durante la noche al saberla junto a otro hombre, sin que mis manos pudieran recorrer su cuerpo y escuchar sus palabras de amor encendido. Recurrí al aguardiente francés como láudano salvador, un caldo que encontraba más delicioso cada día. Y llegué a alcanzar la raya por más, al punto de balancear el cuerpo en demasía cuando decidía entrar en sueños.

Ahora los días transcurrían con cierta rutina. Muchas jornadas en las que nos visitaba el doctor Gabaron y el experto Fabious. Y si el primero alargaba la periodicidad de sus reconocimientos ante la falta de necesidad, el segundo no dejaba de asistir cada mañana y cada tarde para comprobar un progreso que se nos aparecía a la vista. Todos nos felicitamos cuando Beto comenzó a caminar por sí mismo, aunque debiera auxiliarse con unas muletas durante las dos primeras semanas. En cuanto a

mí, al menos paseaba con Margarita en solitario durante el día, momentos dulces en los que recuperábamos los sentidos apartados. Y si a veces deseaba entrar en reproches por la situación establecida, los cortaba en el pensamiento a tenazón de espuma. Porque comprendía que solamente me restaría aquel detalle durante el resto de la vida. El placer de contemplarla y de su conversación, manejando solamente en el cerebro otras experiencias que se disolvían poco a poco como azúcar en el agua.

Para elevar la moral en algunas cuartas, por aquellos días recibimos una abultada carta de la tía Rosalía. Hablaba de todo con entera satisfacción y esperanzas de futuro abiertas. Incluso comentaba dulces detalles de su nieta, como si la hubiera disfrutado durante horas en sus brazos. Sin embargo, la noticia que más nos alegró me afectaba directamente. En el palacio de Montefrío se había recibido una nota oficial del ministerio de Marina dirigida a mi persona. Con su habitual sabiduría, mi esposa había decidido comprobar su contenido, por si acaso me afectaba con urgencia. En ella, se me comunicaba que el teniente de navío Adalberto Pignatti Leñanza reingresaba en la lista de oficiales del Cuerpo General de la Armada, en la misma línea de escalafón que disfrutaba en el mes de abril de 1843, última revista satisfecha. La decisión se debía a la necesaria equiparación con una veintena de oficiales del Ejército en similar situación, a quienes les alcanzaba el perdón real en cadena. Tal hecho me aliviaba de solicitar el derecho de real audiencia en persona, así como el hecho de presentarme ante Su Majestad, una estampa poco apetecida en mis adentros. También Beto se alegró en su justa medida, al comprobar que se le liberaba de todo compromiso negativo.

En la tercera semana del mes de junio planeamos el definitivo regreso. Y bien que lo deseábamos todos. Por mi parte, lo estimaba como medida necesaria, aunque también picara en dolor abandonar la maravillosa ciudad en la que había vivido, posiblemente, los momentos más felices de mi vida. O así lo estimaba por entonces. De esa forma, visitamos a los doctores en debida despedida. Y mucho se alegraron al comprobar la ligera cojera de Beto que, no obstante, se movía con cierta agilidad. Fabious le recomendó no cesar un solo día en los ejercicios prescritos, y supongo que Gabaron sintió tristeza al perder la bolsa semanal de monedas, que pocos clientes tan generosos debía tener.

El día veintiuno de junio abandonamos de forma definitiva la ciudad de Montpellier. Pepillo había ordenado los bagajes y agenciado las viandas necesarias para el camino, mientras por mi parte conseguía las monedas para afrontar los gastos de ventas o posadas. Porque nos establecimos un máximo de distancia a recorrer en cada jornada y no desgastar el ánimo de mi primo, por mucho que repitiera que podía afrontar cualquier esfuerzo. Más valía seguir los consejos del doctor Gabaron al punto y la letra, sin exponer una mota. Beto pasó a ocupar el asiento delantero del carruaje de banda a banda, acondicionado con almohadones de miraguano, mientras Margarita y yo nos juntábamos en el trasero. La pequeña Rosalía, inicialmente en brazos de su madre, pasaba a ratos por los míos o los del padre. Intentábamos liberar

el peso de los brazos maternos, que ya la niña cargaba libras de más.

Bien que sufrí al observar por última vez en la distancia las torres de la catedral, una estampa de la ciudad de Montpellier que guardaría a buen recaudo y por siempre en el alma. Cerraba una etapa de mi vida que jamás había sospechado llegar a disfrutar. De todas formas, todavía sentía una enorme felicidad al contemplar el rostro de Margarita a mi lado y escuchar su voz. Se trataba de pequeños trofeos, de esos a los que te aferras con arpeos de fuerza cuando la nada te amenaza por detrás.



Inesperado desenlace

Durante varios días, disfrutamos sin medida gracias a la bendita suerte que nos acompañaba en el recorrido definitivo. Jornadas de sol y calor, vientos flojos de levante y noches preñadas de aurora. Incluso la estabilidad del camino real se nos aparecía como de especial ventura, cual vereda empedrada. Y apurábamos la distancia a pequeños sorbos, tal y como nos habíamos propuesto. Porque aunque Beto protestara, apenas corríamos más de veinte o treinta leguas cada día. Y como los animales, buenos ejemplares de raza, se habían repuesto de la terrible marcha a la que los habíamos forzado a la ida, todo se nos abría en colores azules. Tan sólo habíamos debido cambiar uno de los caballos de brega en Montpellier, por problemas de difícil solución aparecidos en uno de los de casa. Pero no parecía que aquel jamelgo gabacho cruzara a malas con sus nuevos compañeros, conducido por las sabias manos de Sebastián, con muchas herraduras en su espalda.

Tras un ligero descanso en Guadalajara, hicimos una última noche de asiento y posada en la bella ciudad de Alcalá De Henares, cuna cervantina y del saber universitario. Pensábamos dejar las últimas cinco leguas para la mañana siguiente y, de esa forma, entrar en la capital madrileña pecho avante y con repique de gloria. Por gracia, Beto apenas sufría con el movimiento del carruaje, aunque mucho lo temiéramos en un principio. No obstante, con frecuencia le costaba arrancar el paso cuando nos deteníamos, como mecanismo oxidado con el paso del tiempo. Pero pronto recuperaba la frescura y se movía con bastante agilidad, aunque a veces debiera ocultar una mueca de dolor, si se tomaba demasiada confianza con los músculos todavía afectados.

Atravesábamos lo que solía denominarse como campo de Buceta, casi en los arrabales de la ciudad madrileña, cuando la visión se emborronó en tintes de desgracia. Toda la suerte amparada durante semanas, que no era poca, pareció agostarse en un solo segundo. Debíamos aparentar demasiada felicidad para los higadillos del ángel negro, que decidió entrar a rebato de sangre. Pero deben tener en cuenta, que todo lo que voy a narrarles queda envuelto en manto de ligera niebla. Incluso es posible que algunas escenas hayan tomado cuerpo en mi cerebro con entera libertad y se deban más bien a malquerencias de los sentidos o alucinaciones.

Como les decía, corríamos la última legua para alcanzar la capital cortesana, un pletórico final a la terrible misión impuesta, cuando se corrió el telón en telarañas de pasión. Recuerdo perfectamente el relincho de muerte de un animal, los gritos de mando de Sebastián y la peligrosa inclinación del carruaje hacia la banda derecha. De forma instintiva, intenté proteger el cuerpo de Margarita y de la niña, que en esos

momentos acunaba en sus brazos. Durante unos segundos, parecía que se podría recuperar la estabilidad, para entrar a continuación en desfase absoluto. Según observación directa de dos modestos labradores, que transportaban su carga de frutas a la ciudad en modesta mula, al animal delantero de la derecha debió faltarle el paso por deslizamiento de cascos o fallo de músculos. También es posible que recibiera un soplo de muerte repentino, lo que suele suceder en raras ocasiones. La caída del jamelgo herido arrastraba a sus compañeros y al carruaje en su conjunto.

De pronto, me sentí introducido en un tonel bajo movimiento libre en severa tormenta. El carruaje giraba como peonza entre destellos y algunos objetos eran despedidos con fuerza, mientras escuchaba gritos desgarrados de Margarita, unos alaridos de dolor que jamás podré olvidar a lo largo de mi vida. También creo recordar, aunque ya digo que en tales acaecimientos la mente provoca jugarretas sin medida, a la pequeña Rosalía en vuelo, escapada del abrazo materno. Margarita la observaba con el pavor reflejado en su rostro, como si la hubieran desposeído del bien máspreciado. Y por último, solamente me llega a la memoria un trueno muy parecido al del cañón, al mismo tiempo que luces brillantes saltaban a mi alrededor y la mente se cerraba en nubes negras.

Cuando desperté, apenas podía enfocar la visión con cierta regularidad. Estampas montadas y en movimiento, que producían un profundo mareo. Necesité algunos minutos para que las imágenes mostraran sus perfiles en orden.

Y como en aquellos momentos apenas recordaba detalle alguno de lo sucedido, no era capaz de comprender dónde, cuándo o cómo me habían depositado en un mullido lecho. Por fortuna, poco a poco conseguí centrar los análisis. Reconocí que me hallaba en mi propia alcoba del palacio de Montefrío, un detalle difícil de comprender. Y más todavía comprobar que el rostro cercano, que me sonreía con extrema benevolencia, era el de mi esposa Rosario. Sin embargo, al mismo tiempo y como fogonazo de verdad, rememoraba los rasgos de Margarita, que se superponían con evidente prevalencia. Me agité, nervioso, mientras la mano de Rosario retiraba un paño de mi frente, para aplicar otro a continuación. También escuché sus palabras.

—Debes permanecer tranquilo, Francisco. Por la bendita gracia de Dios Nuestro Señor, todo ha acabado sin mermas de orden en tu cuerpo.

Volví a repasar su rostro, que ahora mostraba una sonrisa de felicidad. Intenté pronunciar unas palabras, que parecían quedar atascadas en la garganta.

—¿Qué ha... sucedido...? Margarita... Rosalía...

—No pienses ahora en esos detalles, Francisco. Debes recuperarte porque recibiste un fuerte golpe en la cabeza. No es grave, pero debes permanecer tranquilo.

Rosario intentaba cambiar al paño una vez más. Sin embargo, atenacé su mano con la mía al vuelo y me expresé con la mayor autoridad.

—¿Qué les ha sucedido a los demás? ¡Dímelo!

El tono de mi voz no dejaba lugar a dudas, lo que así pareció comprender mi esposa. No obstante, fue mi hija la que entró en danza a mi lado.

—Ha sido terrible, padre, y bien que podéis ofrecer gracias a Dios por el bien concedido. Habéis tenido mucha suerte. La única que resultó ilesa y sin un solo rasguño fue la niña, esa preciosa Rosalía, bendecida por su ángel particular. Beto acabó con magulladuras generales y un brazo roto. Pero sin problemas en su pierna maltrecha. Vos mismo sufristeis un fuerte golpe en la sien, que pudo enviaros a los cielos y os ha mantenido dos días entrado en sueños. También padecéis la rotura de tres costillas. Por esa razón, os costará respirar sin dolor. Tenéis vendado el tronco a fuerza de martillo. Pepillo anda con un tobillo maltrecho, tras volar por los aires muchas varas de distancia. El viejo Sebastián todavía se mueve entre los cielos y la tierra, perdida la memoria en el más allá.

Y Toño con algunos huesos rotos.

—¿Y Margarita? —un sexto sentido me avisaba de no mostrar especial interés, aunque se tratara de imposible medida—. ¡Habla de una vez!

Rosarito me miró fijamente, como si no comprendiera el apremio que mostraba. Sin embargo, fue mi esposa quien entró en el debido auxilio.

—Mira, Francisco, la mala suerte se cebó a malas con esa pobre mujer. Margarita fue despedida del carruaje y sufrió un terrible golpe en la cabeza. Según el cirujano, murió de forma instantánea. Todos lloramos tan sensible pérdida.

Una vez más se emborronó la escena en oscuros, como si atravesara de nuevo la situación de perdido bamboleo dentro del carruaje y sufriera el trueno del infierno. Pero ahora podía observar el rostro de Margarita al fondo del pasillo, cercado de espinas pero con una maravillosa sonrisa en su boca. Creí que me llamaba y alargaba el brazo hacia mí. Intentaba progresar hacia ella, pero por cada paso que caminaba en su dirección, ella forzaba dos en alejamiento. Su figura se perdía en la distancia, aunque el gesto de placer en su rostro permaneciera inalterable. Era consciente de que la perdía de forma definitiva y ese sentimiento me hizo reventar de dolor. Y bien sabe Dios, que habría deseado llorar durante días y semanas, largar las lágrimas hasta secar la fuente.

* * *

La vida continúa. Se trata de una frase más que repetida y que tanta razón ampara, aunque incomode y mucho a quien la escucha en determinados momentos de nuestra existencia. Suele coincidir con ese estado en el que solicitas con grito desgarrado, que se atraviesen las semanas al golpe de maza y sin observar uno solo de sus segundos. Tras la terrible noticia recibida, recuperé la consciencia en un par de horas. Sin embargo, me dejé ir en silencio, como triste madero que el viento y la corriente manejan a su gusto en la superficie de la mar. Pensamientos, escenas dulces, otras preñadas de dolor y el terrible análisis final. A veces, dolía tanto el ejercicio, que debía aparejar imágenes felices, las más de ellas vividas en la ciudad de Montpellier. Margarita y yo de paseo, almorzando en el hotelito o amándonos sin medida en la

alcoba. Semanas que parecían abarcar toda una vida.

Los días comenzaron a discurrir con desesperante lentitud. Respiraba mucho mejor, aunque se tratara de un detalle apenas tenido en cuenta. Recibía la visita del cirujano amigo, que confirmaba el buen estado. Pero por mi parte apenas elevaba palabra alguna, salvo monosílabos de asentimiento o rechazo. Rosario me acercaba sopas, gachas y carnes blandas, que tomaba sin degustar, como si se tratara de un estricto cumplimiento del deber. Recibía de forma periódica la visita de mi tía Rosalía, incluso la de Beto que, de nuevo, se movía con soltura y un brazo en cabestrillo, aunque con la tristeza grabada a fuego en su cara. Pero la vida parecía alejarse de mí. Sin luces y con pena.

Transcurrió un largo mes, un periodo de dolor que no deseo al peor de los enemigos. Porque el verdadero mal se encontraba preñado en cobre y oculto en las venas del alma. Creo que comencé a mejorar ligeramente, cuando necesité de un esfuerzo mental para recordar con preciso detalle el rostro de Margarita, que comenzaba a difuminarse, aunque tal hecho también causara estragos. Debía ser que, en efecto, la vida continua, aunque no lo deseemos, como una obligación impuesta.

La liberación me llegó con extrema suavidad, como la pleamar alcanza las playas de escaso gradiente. Creo que debíamos encontrarnos en los días finales del mes de julio, entrados en calores de fuerza y con las ventanas abiertas. Por la tarde, poco antes del crepúsculo, Rosario llegó a mi lado como todos los días. Por primera vez en mucho tiempo, recorrí con detalle su figura y su rostro. Reconocí que se encontraba radiante, aunque una sombra oscura cruzara su boca. Nos mantuvimos en silencio durante demasiados segundos. Por fin, tomé una de sus manos y comenzaron a brotar las palabras de mi garganta al golpe y sin permiso.

—No creo que llegues a perdonarme jamás, Rosario. Bien sabe Dios que, muy posiblemente, no lo merezca. Pero debes saber que te amo.

Me miró de cerca a los ojos. La seguridad cruzaba por los suyos, sin mostrar una sola duda. Escuché sus palabras, dictadas con especial dulzura.

—Ya te he perdonado, Francisco. Precisamente porque siempre te he amado con verdadera locura.

Jalé de su mano con suavidad, hasta quedar tendida a mi lado. La miré con detenimiento a los ojos, en los que podía descubrir el sufrimiento atravesado. Con aquella sabiduría especial que poseía, debía haberlo comprendido todo desde el primer momento. Ahora largó sus palabras con extrema lentitud.

—Deliraste algunas noches que pasé a tu lado. Reclamabas... reclamabas a Margarita con extraordinaria pasión. Cuando escuchaba esas palabras, me sentía consumir por un intenso dolor. No sabes cuánto. Francisco, por lo más sagrado de nuestras vidas, olvídala. Debes olvidarla si de verdad te importa nuestro futuro.

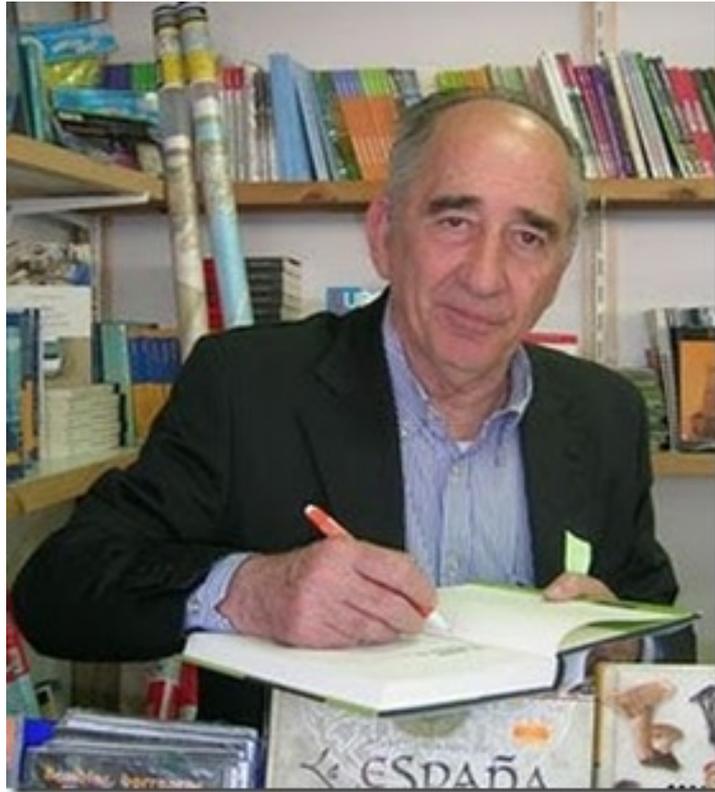
Las lágrimas comenzaron a rodar por sus mejillas. Y juro por la salud de mi alma pecadora que, amparada en la sensación de intenso dolor, se aparejaba otra de completo bienestar. Pero era la segunda la que inundaba mi pecho en beneficio. Al

mismo tiempo, me recliné la inaceptable y odiosa actitud mostrada hasta aquel momento. Porque Rosario no merecía ni una sola de las muchas ofensas recibidas. La atraje hacia mí, aunque sintiera dolor en el pecho.

—Te prometo ante la más sagrada instancia, que ya la he olvidado. Perdóname, mi amor, perdóname.

Al tiempo que apretaba su cuerpo contra el mío, también yo sentí las lágrimas en rodada por las mejillas. Creo que jamás había llorado de forma consciente con tan profusa emoción y tan animado caudal. Me sentí inundado de una benéfica paz, al tiempo que Rosario apoyaba su rostro contra el mío. Ahora me dejé ir una vez más, pero con un regusto de extraordinaria felicidad.

Luis Delgado Bañón
Cartagena, a 15 de febrero de 2014



LUIS M. DELGADO BAÑÓN (Murcia, 8 de enero de 1946) es un escritor y militar español, capitán de navío del Cuerpo General de la Armada Española.

Entre sus obras destaca su proyecto, aún en curso, de escribir una serie de 56 novelas que ilustren sobre la historia naval de España entre el momento de su mayor esplendor, durante la segunda mitad del siglo XVIII, hasta la Guerra Civil Española de 1936-1939. Su interés principal en la escritura de esta serie es el de llenar un hueco necesario en la narrativa histórica española que hace muchos años ya han cubierto otras naciones que rememoran con orgullo su historia naval, en especial los británicos quienes, siendo excelentes novelistas, no reflejan adecuadamente siempre la realidad de las armadas desde el punto de vista naval e histórico, según Delgado Bañón, por falta de la adecuada investigación historiográfica, y tienden a denostar las de otros países ocultando a menudo los fracasos, no pequeños, de la *Royal Navy*.

El autor, que reivindica la importancia de la historia de la Real Armada en el pasado de España, es un gran conocedor de sus hechos que ha sido director del Museo Naval de Cartagena y delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval en el Mediterráneo durante trece años. La serie se denominada *Una saga marinera española*.

En la saga, el autor refiere la historia de la familia Leñanza usando el punto de vista de las memorias que, por tradición establecida, van escribiendo sus miembros a lo largo de varias generaciones. Los Leñanza, familia de orígenes humildes, empiezan a hacer carrera naval con el comienzo del segundo volumen de la serie, y su paso por diferentes episodios históricos de la vida de la marina de guerra española (el sitio de

Gibraltar, la Guerra de la Convención, los combates navales del Cabo de San Vicente y Trafalgar, la política de expansión ultramarina en el Pacífico norteamericano con referencias a episodios como los de la isla de Nutka, las alianzas durante la Guerra de la Independencia Española, la decadencia de la Armada Española desde el reinado de Carlos IV y el germen y desarrollo de los movimientos independentistas americanos, el reinado de Fernando VII, los afrancesados, el trienio liberal y los exilios de la Década ominosa, la primera Guerra Carlista...) pretende ilustrar sobre aspectos determinados muy deficientemente conocidos de la historia española, donde la Armada tuvo un papel más importante, tanto en sus luces como en sus sombras, del que usualmente se le reconoce. También pone de relieve los logros pioneros en navegación marítima de España y sus grandes descubrimientos, a menudo silenciados o usurpados por otras naciones. Todos los libros de la serie cuentan con notas explicativas de la terminología marinera, de aclaración histórica y geográfica o de los usos y costumbres en los regímenes de funcionamiento de las naves y sus ordenanzas.

Además de las de la Saga marinera, Luis Delgado Bañón es autor de otras novelas anteriores como *Jasna* (1997), *Las perlas grises* (1998), *Los tesoros del general* (1999), *La tumba del Almirante* (1999), *Aventuras y desventuras de un galeote* (2000), *El diamante del III Reich* (2000) y *Operación 2001: Gibraltar español* (2001).

Ha publicado numerosos artículos historiográficos en diversas revistas de su especialidad nacionales y extranjeras, y es autor de los ensayos históricos *Gibraltar 1704-2004: tres siglos de desidia, humillación y vergüenza* (2004) y *Antonio de Escaño, antes y después de Trafalgar* (2005), publicación esta última vinculada a la exposición del mismo nombre que comisarió el autor junto con Arturo Pérez-Reverte en conmemoración del combate de Trafalgar.

Notas

[1] Velas trapezoide con relingas muy diferenciadas, lo que las distingue de las velas al tercio. <<

[2] Se denominaba como *tomar el punto*, a calcular la posición del buque en la mar. Cuando esta operación se deducía de la observación de astros, se llamaba *punto de observación* o *punto astronómico*. Cuando se hacía en base a la estimación de los rumbos y distancias recorridas, corregidas por vientos y corrientes, de escasa exactitud en muchas ocasiones, se nombraba como *punto de estima* o *de fantasía*. <<

[3] Posteriormente conocida como Primera Guerra Carlista. <<

[4] La escala de vientos por aquellos años corría, de menor a mayor fuerza, por *calma muerta* o *chicha*, *vagajillo*, *ventolina* o *fresquito*, *fresco* (de todas las velas), *frescachón* (aparejo sin juanetes), *cascarrón* (rizos a las gavias), *ventarrón* (sólo mayor y trinquete) y *temporal* (trinquete y capa). <<

[5] *Bitácora*: Especie de armario, fijo a la cubierta e inmediato al timón, donde se coloca la aguja de marear, para gobierno del timonel. *Cuaderno de bitácora*: Libro donde se apunta el rumbo, velocidades, maniobras y demás accidentes acaecidos en la navegación. <<

[6] Posteriormente conocida como Primera Guerra Carlista. <<

[7] Embarcación de dos palos y velas místicas (trapezoidales muy parecidas a las latinas, por ser muy pequeño el lado entre el puño de la amura y el car) envergadas en sus entenas. Los de la Real Armada se utilizaban como guardacostas y solían armarse con cuatro a seis cañones. <<

[8] 1,4 metros. <<

[9] Frase británica habitual para desear vientos propicios y buena mar a los buques que parten en misión. <<

[10] Se refiere a los navíos *Reina Doña Isabel* y *Rey Don Francisco de Asís*, de 86 cañones, que se botaron en los arsenales de La Carraca y Ferrol en los años 1852 y 1853. <<

[11] Se refiere a la fragata *Bailen*, de 40 cañones, botada en 1854 en el arsenal de Ferrol, que sirvió en la Armada solamente cuatro años (1856-1860). <<

[12] Cañón cuya cureña, sin ruedas, se arma sobre una plataforma giratoria. <<

[13] La marinería y tropa evacuaban sus necesidades en los beques de proa, maderos taladrados longitudinalmente por su centro y colocados a uno y otro lado del tajamar.

<<

[14] Se denomina a *palo seco*, cuando un buque navega con el aparejo recogido. <<

[15] La escala de vientos por aquellos años corría, de menor a mayor fuerza, por *calma muerta* o *chicha*, *vagajillo*, *ventolina* o *fresquito*, *fresco* (de todas las velas), *frescachón* (aparejo sin juanetes), *cascarrón* (rizos a las gavias), *ventarrón* (sólo mayor y trinquete) y *temporal* (trinquete y capa). <<

[16] Debe entenderse como nueve nudos de velocidad, es decir, nueve millas por hora.

<<

[17] Conjunto de remos y remeros con que se armaban las embarcaciones menores. <<

[18] 3,97 metros. <<

[19] Unas 4,5 toneladas. <<

[20] Se entiende por redoso, respecto a un accidente geográfico, la revuelta o la parte del otro lado. <<

[21] El general Gutiérrez de la Concha acabó por recibir el título de Marqués del Duero, tras la campaña portuguesa en defensa de la Reina María II contra las fuerzas septembristas. <<

[22] A partir del empleo de alférez de fragata, se usaban las charreteras en el uniforme como distintivo del grado. Estos lucían una solamente sobre el hombro izquierdo. <<

[23] Se dice que dos buques navegan de vuelta encontrada, cuando se cruzan en la mar a rumbos contrarios. En este caso, al encontrarse uno de ellos en situación de fondeo, tal condición indicaba que la falúa entraría proa con proa. <<

[24] Se entendía por jardinera o jardín en los buques de vela del XVIII y XIX a la obra exterior y volada que se practicaba a popa en cada costado del buque en forma de garita con puertas de comunicación a las cámaras, y conductos hasta el agua, para ser utilizada como retrete del comandante y oficiales. Con el paso del tiempo y todavía hoy, aunque se haya variado su situación a bordo, se denomina a los aseos en los buques como jardines. La marinería y tropa evacuaban en los beques de proa, madero taladrado longitudinalmente por su centro y colocado a uno y otro lado del tajamar.

<<

[25] Aunque en los buques de vela se denominara sollado a las cubiertas corridas de proa a popa, bajo la principal en los navios o la de la batería en las fragatas, con el paso a los buques de vapor acabó por entenderse como el compartimento en el que arranchaban la marinería y soldados. <<

[26] Se entiende por chusma al conjunto de forzados, esclavos, presidiarios, buenaboyas y galeotes en general de una galera. <<

[27] La faja era distintivo de los generales. En la Real Armada correspondía a los empleos de jefe de escuadra, teniente general y capitán general. <<