

ANTEQUERA EN LA “NUMANCIA”: (ALGO MAS QUE UN VIAJE)

José CERVERA PERY
Jefe del Servicio Histórico del Instituto de Historia
y Cultura Naval

El 20 de diciembre de 1864 fondeaba la fragata acorazada “Numancia” en la bahía de Cartagena, procedente de Tolón, donde había sido construida para la Marina española por Sociedad “Forges et Chantiers de la Méditerranée”. Medía 96,08 de eslora, 17,34 de manga y 8,87 de puntal, con un calado de 7,90 y un desplazamiento de 7.500 toneladas. Contaba con 34 cañones de 20 cm. y su casco era todo de hierro, pesando su coraza 1.355 toneladas, es decir tanto como pudiera pesar una antigua fragata de 40 cañones o una moderna corbeta de 400 caballos. Se trataba por tanto de un buque moderno y funcional, con una máquina capaz de desarrollar una fuerza efectiva de 3.700 caballos lo que le posibilitaba obtener una velocidad de más de trece millas.

Se integraba este buque en las listas de la Armada en unos momentos en que España mantiene un clima de euforia con respecto a su posición ultramarina después de la brillante expedición de Prim a México, la intervención en Cochinchina —el Vietnam de hoy— en alianza con los franceses, y la anexión de Santo Domingo. Así en 1862, —cuando todavía la “Numancia” es un proyecto— la escuadra había zarpado de Cádiz hacia las costas sudamericanas con el objeto de dar a conocer “la fuerza de que podía disponer” mostrando el pabellón, vieja figura del derecho internacional marítimo, cuya equivalencia se concreta en una estricta finalidad de prestigio.

La salida de estos barcos hacia las costas del antiguo ultramar español se enmarcaba al menos oficialmente, en las facetas de una expedición científica, pero cuyo verdadero objetivo no era otro que el de hacer acto de presencia en los antiguos virreinos y territorios del Pacífico. O'Donnell fue el artífice de la operación que contó de inmediato con el beneplácito de Isabel II, y el proyecto fue bien recibido por la opinión pública española que aspiraba a que España recobrar su papel de gran potencia marítima; pero para ello era necesario que su pabellón pasara por otros países y que los territorios que en otro tiempo habían pertenecido a la Corona, recordaran la importancia de la madre patria. De aquí que el gobierno dispusiera que una pequeña pero eficiente escuadra de buques de guerra, a la que se uniría en Perú la flamante “Numancia”, fuese a recorrer los países bañados por el Pacífico.

El 8 de enero de 1865 —convenientemente alistada y pertrechada—, zarpaba la “Numancia” de Cartagena para Cádiz, y el 4 de febrero de Cádiz para

Canarias, desde donde habría de dar el salto atlántico con una escala en las islas de Cabo Verde para repostar. El mando lo ostentaba el capitán de navío don Casto Méndez Núñez, distinguido en la acción de Pagalugan, en la lucha contra los piratas filipinos, siendo el segundo comandante el capitán de fragata don Juan Bautista Antequera y Bobadilla, que con anterioridad había mandado la corbeta “Villa de Bilbao” y el vapor “Blasco de Garay” y desempeñado la Capitanía de Puerto de Matanzas en Cuba. El resto de la dotación la componían cinco Tenientes de Navío, un oficial de ingenieros, que más tarde escribirá el interesantísimo viaje de la vuelta al mundo de la fragata (1), tres oficiales de artillería, administración e infantería de Marina respectivamente, dos profesores de sanidad, un capellán y 12 guardiamarinas que se formaban así en las duras tareas de la navegación. La estadística total se completaba con 14 maquinistas y ayudantes de máquina, ocho oficiales de mar (contramaestres), cuatro condestables, 20 operarios de maestranza, 37 cabos de cañón, 71 soldados de Infantería de Marina, un guardabandera, 27 cabos de mar, 50 marineros preferentes, 35 marineros ordinarios, 203 grumetes, ocho aprendices navales, 37 fogoneros y 45 paleadores. Un nutrido plantel, como puede observarse, para las capacidades de los barcos de la época, siendo en éste singular la expectación despertada entre los técnicos, pues tras la desgraciada experiencia del “Captain” inglés, en las costas de Galicia, se dudaba de que los acorazados pudiesen efectuar largas navegaciones, y las que tenía por delante la “Numancia” no eran de travesías de cabotaje precisamente.

La presencia de la escuadra española en el Pacífico —todavía sin la “Numancia” en ella— produjo un ambiente de inestabilidad en Perú donde se recelaba de una intervención española análoga a la de Napoleón III en México, por lo que fortificaron los puertos principales. El ambiente además era de franca hostilidad hacia los españoles y un obrero fue asesinado y otros agredidos. Como el gobierno peruano no parecía proclive al castigo de estos hechos, la división naval al mando del impetuoso Hernández Pinzón con las fragatas “Resolución” y “Triunfo” y las goletas “Vencedora” y “Covadonga” se apoderó de las islas Chinchas, muy ricas en guano, y situadas frente al puerto de Pisco. Pinzón justificó el hecho ante la dura intransigencia del gobierno peruano. En tales circunstancias O'Donnell se decidió a poner en práctica una política de fuerza, y envió a las Chinchas otras cuatro fragatas al mando del general Pareja. Ya la “Numancia” figura entre ellas, y la flota queda constituida por la propia fragata blindada, y por las “Villa de Madrid”, “Almansa”, “Resolución”, “Berenguela” y “Blanca”, mas la goleta “Vencedora”.

El presidente del Perú, general Peset se avino a negociar con España ante

(1) El oficial de Ingenieros se llamaba Eduardo Iriondo y el libro escrito “Impresiones del viaje de circunnavegación de la fragata blindada ‘Numancia’”. Es una interesante y amena descripción del amplio periplo de la fragata, con curiosas aportaciones geográficas y humanas de los lugares visitados.

la presencia en sus costas de la escuadra y el 27 de enero de 1865 se firmaba el tratado que se llamó de Pareja-Vivanco, por el nombre de los firmantes. España abandonó las islas Chinchas y el gobierno peruano se comprometió a pagar una indemnización de tres millones de pesos, pero aun habiéndose firmado el tratado con Perú, sus habitantes siguieron sintiendo una gran indignación por la presencia de la escuadra española en el Callao. Algunos marineros que se atrevieron a desembarcar fueron agredidos y uno de ellos, el cabo Fradera, muerto. Ante tales hechos estalló una revolución cuyo instigador, el general Prado, derribó a Peset y se proclamó presidente.

Tras la revolución y subida al poder de Manuel Ignacio Prado el nuevo gobierno se negó a reconocer el tratado Pareja-Vivanco rompiendo las relaciones con España el 24 de noviembre de 1865. Chile hizo causa común con Perú firmandose entre los dos países un tratado de alianza, lo que promovió una reacción violenta de Pareja que pidió explicaciones a Chile y un saludo de 21 cañonazos al pabellón español. Ante la negativa chilena Pareja mandó bloquear los puertos de aquel país y Perú por su parte declaraba la guerra a España en enero de 1866.

El bloqueo de Pareja de los dos puertos chilenos, Valparaíso y Callao, tan distantes entre sí, fue una acción imprudente que produjo la pérdida de la goleta "Covadonga", apresada por una corbeta chilena cuando aquella trataba de reunirse con dos fragatas españolas. Al tener conocimiento del hecho el general Pareja se suicidó y tras de este desgraciado evento, se hizo cargo del mando de la escuadra el ya brigadier Méndez Núñez, Comandante de la "Numancia" surta en aguas del Callao. Con algunos buques efectuó varias incursiones de guerra por el litoral, y así en febrero combatieron las fragatas "Blanca" mandaba por Topete y "Villa de Madrid" por Sánchez Barcaiztegui en el canal de Abtao con fuerzas combinadas de Perú y Chile, a las que vencieron.

El 30 de marzo de 1866 la flota española bombardeaba el puerto de Valparaíso que ni opuso resistencia después de haber mantenido un bloqueo de inmensa extensión de costa con escasos hechos de armas. Este bombardeo de un puerto abierto ocasionó a Méndez Núñez numerosas censuras por parte de los representantes extranjeros, sobre todo de Inglaterra y Estados Unidos que no veían con buenos ojos la incursión española en aguas del Pacífico, por lo que el 14 de abril zarpó la escuadra rumbo "a los peligros que su honor requería" presentándose ante el puerto fortificado del Callao. Como ha escrito Novo y Colson, "el bombardeo de Valparaíso fue un acto cuyo recuerdo debe entristecer siempre a la Marina española" mientras que la acción del Callao, con la pujanza de sus baterías blindadas, fue un asombroso y estéril acto de heroísmo. La mayoría de los barcos españoles eran de madera y estaban mal protegidos (salvo la "Numancia") y el Callao contaba con una fortaleza blindada defendida por cañones Armstrong. Se destruyó una de las torres y se apagaron casi todos los cañones peruanos, pero resultaron gravemente averiadas las fragatas "Berenguela" y "Villa de Madrid", estallando además un fuerte incendio en la "Almansa". Méndez Núñez cayó

herido y Antequera tomó el mando de la “Numancia”, mientras que Lobo lo hacía del conjunto de las fuerzas navales, y la campaña no prosiguió. No había medios de reparar las averías ni de desembarcar a los heridos, y el 9 de mayo Méndez Núñez comunicaba al Cuerpo Diplomático acreditado que levantaba el bloqueo. Ambos contendientes se adjudicaron la victoria: los españoles por la eficacia de su bombardeo, y los peruanos porque atribuyeron a su resistencia el que las tripulaciones y barcos españoles, mermados y malparados, abandonasen el Callao.

Tras el levantamiento del bloqueo del Callao la escuadra se retiró por el Pacífico dividiéndose: la “Villa de Madrid” con Méndez Núñez a bordo más aliviado de sus heridas, junto a la “Blanca”, “Resolución” y “Almansa” pusieron rumbo a Río de Janeiro por el Cabo de Hornos, mientras que la “Numancia”, “Berenguela”, “Marqués de la Victoria” y transportes “Uncle Sam” y “Mataura” agrupados bajo el mando de don Manuel de la Pezuela surcarían toda la extensión del Océano Pacífico en demanda de las islas Filipinas. El objetivo de la incursión había sido cumplido, y el combate había sido honroso para unos y otros. De aquí que Cánovas del Castillo planteado en el Consejo de Ministros que debía hacerse después del bombardeo, pronunciara aquellas famosas y controvertidas frases: “Absolutamente nada más que mandar cantar un tedéum, echar la voz de que ya han sido suficientemente castigadas las repúblicas enemigas y volver la escuadra a España”.

Comienza entonces bajo el mando de don Juan Bautista Antequera y Bobadilla el periplo más trascendente en la navegación de la “Numancia”, en el que la pericia y buen quehacer del ilustre marino juega un papel destacado. Tahití, Manila, Batavia, los mares de China y Java erizados de multitud de islas y canales de peligroso paso; duros temporales y monzones, escorbuto... Ninguna dificultad o contratiempo hizo mella en el ánimo de los valientes navegantes, y tras tocar en Santa Elena se puso rumbo a Río de Janeiro, para incorporarse nuevamente a la escuadra de Méndez Núñez. La fragata “Numancia” primer buque blindado que en la historia naval se arriesgó en el océano a dar la vuelta al mundo antes de su regreso a España, había conseguido su objetivo. “Cuando a uno se le pierde el alma —escribiría Galdós— tiene que dar la vuelta al mundo para encontrarla”. (2)

Dos aspectos esenciales pueden encontrarse en esta hazaña marinera; el político y el técnico. En el primero de ellos se subordinan intereses nacionales a un planteamiento no muy afortunado y diplomáticamente poco hábil en la acción española en el Pacífico. La Marina como instrumento de esta decisión no podía hacer otra cosa que cumplir su deber con valor y patriotismo, como efectivamente hizo. En el segundo, se pudo demostrar con cre-

(2) Sobradamente conocido es el episodio nacional de don Benito Pérez Galdós, “La vuelta al mundo de la ‘Numancia’ ” que indudablemente contribuyó no poco a la popularidad de esta página naval española, y del que hay que consignar en justicia que nació directamente inspirado en el libro de Iriondo, aunque el genio novelístico de Galdós dotara a sus personajes de imaginación y fantasía más allá de la hazaña marinera.

ces las buenas condiciones de navegabilidad de un buque con coraza, por toda clase de mares, y el temple y disciplina de unos hombres que supieron llevarlo a buen puerto y que acreditaron las magnificas condiciones marineras de don Juan Antequera, que más afortunado que Magallanes y Elcano, pudo ver grabada en una placa el lema que en adelante llevó el barco: “In loricata navis quoe primo aterram cinquivit”.

Otros aspectos del Almirante Antequera Bobadilla, al cumplirse los cien años de su fallecimiento, son tratados en este mismo cuaderno, por prestigiosos especialistas que conocen a fondo los pormenores de su vida y de su obra, tan rica en hechos notables. Desde la perspectiva que hemos encarado, este trascendente acontecimiento de su mando en la “Numancia”, nada mejor para rendir singladura que la transcripción del texto íntegro de la carta que Méndez Núñez —Comandante General de la Escuadra— dirigió al de la “Numancia” a la salida de Río de Janeiro y que reza como sigue: Comandancia General de la Escuadra. A llegar V.S. a Cádiz con ese buque habrá terminado una campaña que refleja tanta honra sobre los que tomaron parte en ella, que el solo recuerdo de haberla verificado es una compensación más que suficiente de las privaciones, peligros y sufrimientos de toda especie por que ha tenido que pasar la valiente, subordinada e inteligente dotación de la “Numancia”.

Yo espero además que la Reina, el Gobierno y el país entero, dando a la campaña todo el mérito que en sí tiene, sabrán premiar de una manera expresiva tan distinguidos servicios.

Nadie mejor que V.S. con quien me unen además de los estrechos lazos de amistad y compañerismo, los del reconocimiento que debo al que siempre y en los momentos mas críticos he visto a mi lado, para darme con lealtad y verdadero espíritu militar su franca opinión y su decidida cooperación; nadie mejor que V.S., repito, podrá expresar a la dotación de la “Numancia” los sentimientos que hacia ella me animan. No es sólo el general el que a ella se dirige, es su antiguo Comandante, es su antiguo compañero, título con que me honro, porque no podré nunca olvidar la decisión, la buena voluntad, el valor y sufrimientos que todos sus individuos han manifestado durante nuestra pasada campaña, y el respetuoso afecto con que siempre me han distinguido. Quieran ellos también conservar grabado en su corazón el recuerdo de su antiguo jefe, quien cualquiera que sea la posición que ocupe, siempre considerará como un sagrado deber y tendrá una verdadera satisfacción en hacer cuanto le sea posible en favor de los que han pertenecido a la “Numancia”.

Por hoy me limitaré desear a ese buque un próspero y rápido viaje y que terminado éste, puedan todos los individuos de su dotación encontrar en el seno de sus familias y en el reconocimiento y respeto de sus conciudadanos la envidiable recompensa que tan merecida tienen por sus verdaderamente distinguidos servicios.

Sírvase V.S. hacerlo así presente a todos, oficiales, marineros y soldados, y admitir también la expresión de mis sentimientos de cariñoso afecto y de

la más distinguida consideración. Dios guarde a V.S. muchos años. Río de Janeiro 15 de agosto de 1867. —Casto Méndez Núñez.

Poco queda que añadir después de esta carta. Sólo el convencimiento de que la vuelta al mundo de la “Numancia”, había sido algo más que un viaje...