Las corbetas prusianas *Augusta* y *Victoria*, gemelas de la *Unión* y *América*

Teniente Primero
John Rodríguez Asti

LAS CORBETAS CONFEDERADAS DE LA CLASE "LOUISIANA"

En el magnífico trabajo de investigación realizado por el eminente historiador naval capitán de fragata (r) Dr. Fernando Romero Pintado, en el tomo correspondiente a "La República (1850-1870)" de la Historia Marítima del Perú, cuando nos habla las circunstancias que rodean la compra de las corbetas *Unión* y *América* en Francia, se menciona la existencia de otro par de buques similares que, finalmente, bajo los nombres de *Victoria* y *Augusta*, fueron adquiridos por Prusia.(1)

A través de las siguientes líneas apreciaremos el orígen peculiar de estos buques, las circunstancias que evitaron siervieran en la marina de los Estados Confederados del Sur, así como el destino que tuvieron.

Durante la guerra civil o guerra de Sucesión norteamericana, la marina de los Estados Confederados del Sur, a pesar de su corta existencia, entre 1861 y 1865, se abocó a conformar sus fuerzas navales en base a buques blindados, capaces de enfrentar a los del adversario, y otros buques ligeros y veloces que les permitieran efectuar guerra de corso para hostigar el comercio marítimo nordista.

Cuando comenzó la guerra, el 12 de abril de 1861, los sudistas tenían muy pocos buques de guerra, y ello, sumado a la carencia de astilleros

(1) Romero Pintado, Fernando: Historia Marítima del Perú. "La República 1850 a 1870". Tomo VIII, Vol. 2. Pág. 273

con experiencia en buques de hierro, y especialmente en la fabricación de máquinas a vapor para los mismos, obligó a recurrir a Francia y Gran Bretaña para la construcción de sus buques. Muchas de aquellas naves no llegarían a entrar en servicio con los confederados, gracias a los agentes nordistas que lo impidieron a través de hábiles maniobras diplomáticas.(2)

Uno de estos casos de venta frustrada ocurrió con cuatro corbetas ordenadas por la marina confederada conocidas como clase "Louisiana".

Se optó por construirlas en Francia, debido a las dificultades diplómaticas en que se presentaban en Inglaterra(3), y así, a fines de marzo de 1863, una vez adoptada esta decisión, se iniciaron los contactos con las firmas Jollet Barbier, Th. Dubigeon e hijos, de Nantes, y L. Arman, de Burdeos, quienes la construirían.

Los contratos fueron firmados a mediados de ese año; los cuatro buques debían ser de tipo corbeta, aparejadas como fragatas, con castillo en proa, alcázar en popa, mástiles de fierro, velamen completo y de propulsión mixta.

El armamento debía consisitir en 12 cañones que serían provistos por la firma Voruz, del mismo tipo que empleaba la marina francesa.(4)

Luego de iniciada la construcción, ésta prosiguió sin mayor novedad, y en el mes de febrero de 1864, más precisamente el día 22, el comandante de la Marina Confederada, James D. Bulloch, que se hallaba en París, a cargo de la supervisión de los trabajos de las cuatro corbetas, recibió una comunicación oficial secreta del Secretario de la Marina Confederada, S.R. Mallory, ordenándole que "sus cuatro corbetas deberán llamarse *Louisiana, Missisippi, Texas* y *Georgia* (5), pero anteriormente, con el propósito de no despertar sospechas a los nordistas, habían sido bautizadas en forma provisional como *Osaka, Yeddo, San Francisco* y *Shanghai,* respectivamente. (6)

Para infortunio de los confederados, las presiones de sus adversarios tuvieron efecto sobre el Gobierno francés, debido a la

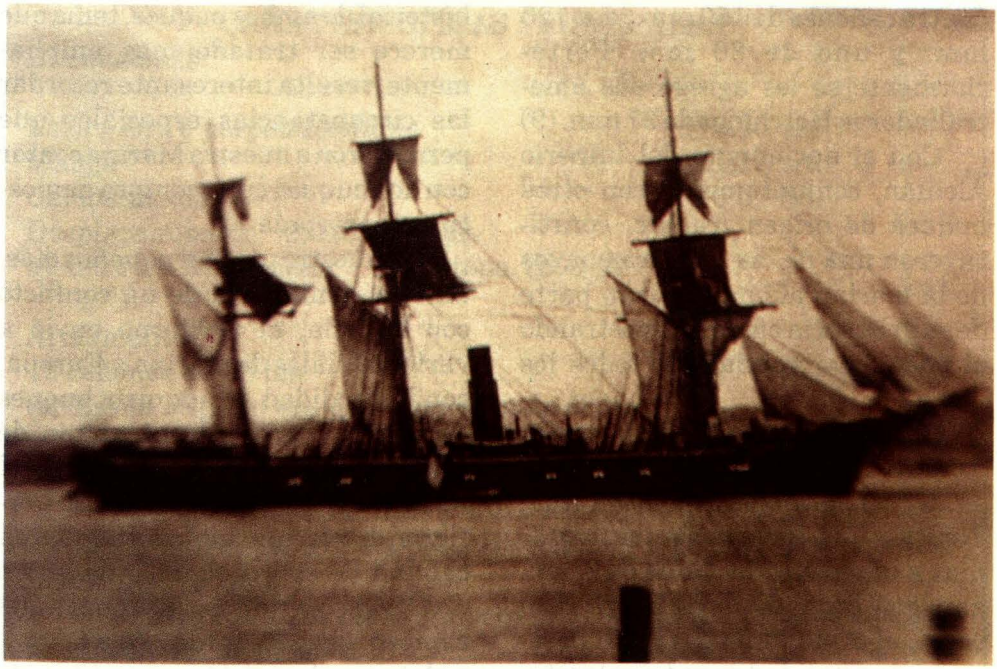
(2) Entre los buques más notables que no pudieron incorporar los confederados, se hallaban los que más tarde fueron blindados ingleses *Scropion* y *Wiverbn*, el blindado danés *Danmark* y el blindado prusiano *Prinz Adalbert*.

(3) Romero Pintado, Fernando, ob. cit., pág. 501.

(4) Idem, pág. 502.

(5) Dictionary of American Naval Fighting Ships, vol. II. Navy Departament, Naval History Div. Washington 1969, pág. 574.

(6) Idem.



Fotografía de una de las corbetas de la clase "Lousiana".

situación desfavorable que la guerra había tomado para con ellos. Es así que por orden expresa del emperador francés, que intervino personalmente en el asunto, se prohibió la venta y anuló el contrato(7), y en el mes de junio del mismo año, pese a las protestas del Comandante Bulloch, se las puso en venta.

El primer país interesado en adquirir estos buques fue Prusia, que escogió el par que se construía en los astilleros de L. Arman, en Burdeos, (las *Missisippi* y *Louisiana*, en donde también se contruia para la Confederación el blindado C.S.S *Cheops*, el que, al igual que las corbetas, por veto de Napoleón III terminó al servicio de los prusianos con el nombre de "*Prinz Adalbert*". (8)

La compra de ambas naves se concretó el 13 de mayo de 1864, siendo bautizadas con los nombres de *Victoria* y *Augusta*. De las informaciones disponibles se conoce que 1872 ambas fueron rearmadas con

(7) Romero, Ob. cit., pág. 502.

(8) Conway's all the World Fighting Ships 1860-1906, US Naval Institute Press, 1979, P. 250.

cuatro cañones de 150 mm., dos 120 mm. y uno de 80 mm. Posteriormente se les agregó sus ametralladoras Hotchkiss de 37 mm. (9)

Con el nacimiento del Imperio Alemán, conjuntamente con otros buques de origen francés, constituyeron una de las primeras naves de la marina alemana. Gran parte de su existencia operaron mostrando el pabellón imperial por todos los mares.

La *Augusta*, tuvo un final trágico (como lo tendría su gemela *América* ex C.S.S. *Georgia)*, puesto que, durante una navegación en cercanías a las costas del Golfo de Adén, naufragó en medio de un fuerte temporal, el 2 de junio de 1885, pereciendo la totalidad de su tripulación. (10) La *Victoria*, en cambio, terminó sus días como pontón, siendo dada de baja en 1882. (11)

El Perú adquiere las corbetas *Shanghai* y *San Francisco*.

En lo que se refiere a las corbetas restantes, C.S.S. *Texas* y C.S.S. *Georgia*, *San Francisco* y *Shangai* como también se las conocía, se hallaban casi concluídas y disponibles a quienes se interesaran en su adquisición.

Aunque no es la intención del presente artículo extenderse en el historial de ambos buques, tema que merece ser tratado más ampliamente, resulta interesante recordar las circunstancias especiales que permitieron a nuestra Marina contar con dos buques cuya compra demostró ser acertada.

En nuestro país por aquellos días, ante la inminencia de un conflicto con España, el Gobierno envió a varios oficiales de marina a Europa, con la finalidad de adquirir buques de guerra. Para ello, el capitán de corbeta Aurelio García y García y el teniente primero Miguel Grau, partieron hacia el viejo continente en calidad de comisionados, en enero de 1864 (seguidos, después, del capitán de navio José María Salcedo), con la misión especifica de comprar una fragata blindada y dos fragatas de propulsión mixta.

La ocasión se presentó en Francia con las dos corbetas Confederadas, y la idea de adquirirlas surgió del encargado de la legación peruana, el diplomático Federico Barreda (12); García y García viajó a inspeccionarlas en setiembre, llevándose una impresión positiva. Salcedo, que en un principio fue de opinión contraria a la compra de ambas (13), finalmente accedió ante las presiones de Barreda, e informó al Gobierno,

(9) Conway's all the World Fighting Ships 1860-1906, US Naval Institute Press, 1979, P.
(10) Idem.
(11) Idem.
(12) Romero, Ob. cit., pág. 502
(13) Idem.

CARACTERISTÍCAS PRINCIPALES[15]

Dimensiones:

Eslora entre perpendiculares	73.20 mt.
Manga	11.12 mt.
Calado medio:	5.02 mt.

Desplazamiento: 2,016.66 tons.
Medida del constructor 1,550 tons. (B.O.M.)

Armamento:
12 cañones de 68 lbs.
(el diseño original era de 14 cañones de 68 lbs.)

Propulsión:

- Una máquina alternativa horizontal Mazeline de simple efecto, de dos cilindros, 400 HP de potencia nominal y 1630 HP. de potencia indicada a 76 rpm.
- Cuatro calderas rectangulares de doce hornillas cada una con 28.5 lbs/pul2 de presión.
- Una hélice rebatible de dos aspas

Capaz de carboneras:	400 toneladas
Consumo de carbón	31 toneladas
Capacidad agua dulce	8,000 galones
Velocidad	13.7 nudos

recomendando se iniciaran los tratos. Luego de esto, las gestiones se iniciaron en noviembre, y el día 5, se concretó la compra de la *Shanghai* y semanas más tarde, el 16 de diciembre, la de la *San Francisco*. De los términos y forma de pago se encargó Barreda, quien negoció con Tomás Lachambre y Cia., firma consignataria del guano en Francia, un empréstito de cuatro millones de pesos. Cada buque, completamente armado y listo costó 2'320,000 francos(14). En aquella oportunidad adversarios políticos de Barreda denunciaron que por dicha compra

(14) Romero, Ob. cit., pág. 49.
(15) Carvajal Pareja, Melitón: Historia Marítima del Perú. "La República (1870-1876). Tomo IX, vol 2, págs. 492 a 495; 781, 782 y 790.

se había pagado una suma excesiva, pero serían los propios jefes peruanos, García y García, Pardo de Zela (nombrado comandante de la *América*, ex *Shanghai*, ex *Texas)* y Grau (nombrado a la *Unión,* ex *San Francisco*, ex *Georgia)* quienes opinaron que el precio, a pesar de ser algo elevado, se justificaba en la medida que se trataba de buques excelentes que respondían a los requerimietos que la situación de guerra imponía.

Es así que, encontrándose ambas ya enarbolando nuestro pabellón, tuvíeron que apresurar su zarpe de Nantes, apenas listas, hacia Plymouh, y de allí hacia nuestro país, ante el temor de tener problemas en Francia o Gran Bretaña, países que, invocando su neutralidad en el conflicto contra España, podrían retener ambas naves.

BIBLIOGRAFÍA

Basadre, Jorge: Historia de la República del Perú. Ed. Universitaria, Lima, 1968.

Carvajal Pareja, Melitón: Historia Marítima del Perú, "La República (1870-1876)" Tomo IX, Vol. 2, Lima 1994.

Conway's ahe World Fighting ships: Editado por Robert Gardiner, Naval Institute Press Edition 1979.

U.S. Navy Department: Dictionary of American Naval Fighting ships, Vol II, History Div., Washington, 1969,

Romero Pintado, Fernando: Historia Maritima del Perú. "La República (1850 -1870)". Tomo VIII, Vol 2, Lima 1984,