La fragata blindada española *Numancia:* Campaña del Pacífico y circunnavegación

José Ramón García Martínez

Resumen e introducción histórica

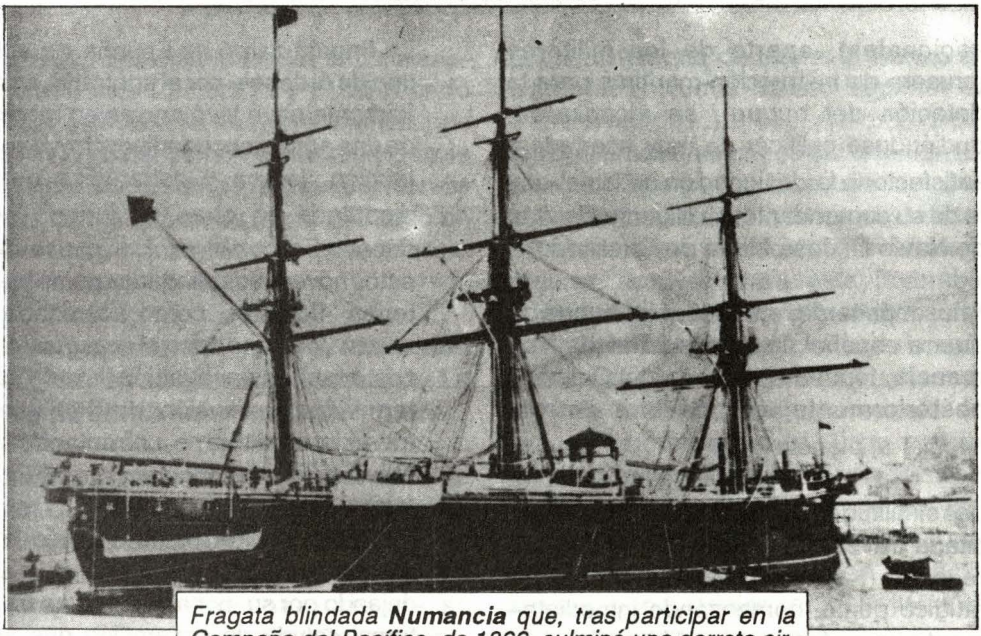
En 1851, por vez primera desde la independencia o emancipación del Perú de la Corona española, un buque de guerra de Su Majestad Católica, la corbeta **Ferrolana,** corta las aguas territoriales de esta República y se dirige a fondear al principal puerto, el Callao[1].

Sus instrucciones obviamente eran las propias para la peculiar comisión a desempeñar, tanto más delicada y problemática en cuanto que el Gobierno de la Reina Doña Isabel II y el de la República del Perú se desconocían *de derecho*, que no, lógico es presuponerlo, *de hecho.*

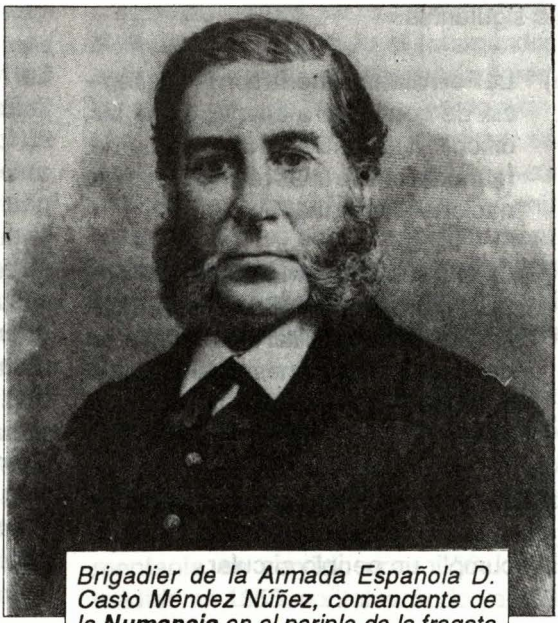
Solventadas a conveniencia de las partes las prevenciones que podrían haberse suscitado de no haberse saludado al cañón el buque y la plaza visitada, es decir, tras reconocerse nave y fortalezas (o lo que es lo mismo y respectivamente, España y Perú) como poderes libres y soberanos, esta corbeta prosiguió su prefijada derrota que habría de obligarla a cumplimentar una exitosa circunnavegación al Globo.

Resumiendo al mínimo factible esta muy vaga aproximación al tema, podríamos decir que los principales cometido políticos y diplomáticos encargados a este buque (arribada al Perú y saludo pactado con antelación a los respectivos pabellones

1. *Ver al respecto:*
   * ***"La escala en el Callao de la corbeta Ferrolana en el curso de su viaje de circunnavegación (1851)".*** *José Ramón García Martínez. Revista de Marina, Año 84, Nº 4. Octubre/Noviembre/Diciembre 1991. Lima. Rep. del Perú.*
   * ***"El viaje de la corbeta Ferrolana (1851), un intento español por restablecer relaciones con países sudamericanos".*** *José Ramón García Martínez. Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Callao, 5 al 7 de noviembre de 1991). Lima 1993. Rep. del Perú.*
   * ***"El viaje de circunnavegación de la corbeta de S.M.C. (Ferrolana), 1849-1852".*** *José Ramón García Martínez. Congreso Internazionale nel bicentenario della massima impresa di Alessandro Malaspina (Mulazzo-Castiglione del Terziere, Lerici; 24-26 Settembre 1993). Rep. Italiana.*



Fragata blindada ***Numancia*** *que, tras participar en la Campaña del Pacífico, de 1866, culminó una derrota circular en el Orbe, al fondear en Cádiz en setiembre de 1867. Había salido del mismo puerto en febrero de 1865.*



Brigadier de la Armada Española D. Casto Méndez Núñez, comandante de la ***Numancia*** *en el periplo de la fragata de la Península al Pacífico, y que asumió después el cargo de Comandante General de la Escuadra del Pacífico (1866).*

nacionales), aparte de los militares (crucero de instrucción marítima para la dotación del buque), se alcanzaron, pudiéndose calificar de muy acertada y satisfactoria la designación de la nave[2] y la de su comandante, el diligente Capitán de Navío D. José María de Quesada.

Años más tarde, en 1865, otro buque de guerra español, la fragata blindada **Numancia**, fondea en la rada del Callao y, posteriormente, corona otra derrota circular al planeta[3].

Las similitudes destacables entre la antes citada travesía (**Ferrolana**) y la ahora a reseñar (**Numancia**) acaban en este fatídico punto, comenzando inmediatamente a manifestarse las diferencias. Las principales disparidades serían, evidentemente, en líneas muy generales, las siguientes:

a) La **Ferrolana** debería con su presencia de contribuir a allanar todas las dificultades políticas que impedían la reanudación de unas relaciones entre naciones hermanas.

   La **Numancia** habría de apoyar con su imponente apariencia e incuestionable poderío militar el cumplimiento de unas obligaciones contraídas o sonsacadas desde una posición de fuerza (Tratado Vivanco-Pareja).

b) La corbeta abandonó la Península provista de instrucciones que exigían cumplir un periplo circular.

   La fragata zarpó de España sin ese tipo de órdenes, por el contrario, esta flamante nave levó anclas en medio de una agria y enconada controversia técnica, táctica y estratégica que, disputada en otras naciones[4], se decantaba por el exclusivo uso de estos novedosos blindados como baterías flotantes, como acorazadas naves destinadas al resguardo costero o a la navegación fluvial, con terminante exclusión de cualquier travesía de altura, o enfrentando la abierta mar.

c) Por último, la **Ferrolana** despidió las americanas aguas de la Mar del Sur dejando por su popa el cálido y fraternal saludo de separación que es propio entre pueblos procedentes del mismo tronco cultural, entre madre e hija.

La **Numancia**, con los demás buques de la **Escuadra del Pacífico**, al alejarse de su fondeadero de la Isla de San Lorenzo, ante El Callao, también dejó tras de su náutica estela una impresionante emoción, la de haberse convertido velozmente en el buque-símbolo más odiado en esas costas, habiendo contribuido, con sus guerreras compañeras, a sembrar de muerte y desolación el puerto peruano que tenía enfrente a ella.

Como se observa, pocos son los parecidos que podríamos destacar o rescatar entre el primer viaje de la corbeta a vela y el segundo de la fragata a vapor al Pacífico

2. *Ultima de las corbetas a vela que alistó la Real Armada Española.*
3. *Sería la primera que un buque blindado realizaría al Orbe.*
4. *Francia e Inglaterra.*

peruano: dos arribadas, dos circunnavegaciones. Sin embargo y descansando sobre esta mínima base argumental, podremos abalanzarnos, de frente y quizás suicidamente, sobre los acontecimientos que, con presteza, se irán deslizando en las páginas que a ésta de presentación seguirán.

El resurgimiento y la reconversión técnica de la Armada Isabelina. La fragata blindada *Numancia*

Durante la segunda mitad del reinado de S.M.C. Doña Isabel II (1843-1868) la nación hispana no se manifestó extraña al arrollador e innovador avance tecnológico imperante en otras naciones de su europeo entorno. Esta España isabelina, tan poco estimable e imitable en otros muchos aspectos, emprendió un cierto desarrollismo, llamémosle *regeneracionista,* y provista de desamortizaciones civiles y eclesiásticas efectuadas (Menzidábal de 1837 y Madoz de 1855), llevó a cabo una ingente cantidad de proyectos en los campos de las grandes obras públicas (carreteras, puentes, puertos, expansión urbana de las amuralladas ciudades, canales, acueductos, alumbrado a gas, faros, alcantarillados, telégrafo, cable submarino...), industria siderurgica, astilleros, textiles, navieras...), minería, agricultura y saber, no desdeñando u olvidándose de la autoprotección interior del Reino (constitución de la **Guardia Civil**, en 1844; Ley Electoral de 1846 consagrando el voto censitario). Este abundante dinerario, unido al aportado por los nuevos bancos privados (**Banco de Isabel II, Banco de Barcelona, Nuevo Banco Español de San Fernando**...), al capital expuesto por los opulentos financieros del régimen (D. Manuel Girona, el Marqués de Salamanca), al invertido por los capitalistas extranjeros que, prácticamente sin riesgo alguno, aprovecharon esta favorable coyuntura para adueñarse y enriquecerse a costa de dos sectores claves de la economía nacional: ferrocarriles (franceses), minería (británicos), al procedente del arancel introducido en 1849 que ansiaba la reactivación económica mediante el proteccionismo, al retraído de los bajísimos salarios obreros y recreado con solventes plusvalías por los especuladores e industriales (que apoyándose en el potente, pujante y ardiente vapor de agua emanado de las nuevas máquinas prontamente introducidas en los talleres e ingenios fabriles, las *"selfactinas"*, producen mercaderías sin fin, preocupándose muy escasamente de sus productores y de sus malsanas condiciones de vida y trabajo), faculta un innegable y espectacular desarrollo del país, del cual mínimas muestras bien podrían ser, entre otras y como más simbólicamente representativas, las siguientes: **Canal de Isabel II, Biblioteca Nacional, Casa de la Moneda, Correos, Palacio del Congreso...**

El ferrocarril, por ejemplo, implantado en la Península[5] a finales de la década de los cuarenta (línea Barcelona-Mataró, inaugurada el 28 de octubre de 1848), mantenía en servicio unos 350 km de tendido en 1855, contabilizando ya 4800

5. *Con anterioridad se realizó el tendido de la línea ferroviaria La Habana-Bejucal-Güines, en Cuba, en el año de 1837.*

trece años después, coincidiendo con el destronamiento de la corrupta monarquía isabelina por la *Gloriosa,* aquella revolución iniciada y proclamada por el Ejército y la Armada al digno grito de "¡Viva España con honra!".

Evidentemente, no estamos develando ningún secreto con ello, otra de las grandes esperanzas gubernamentales (Ministros de Marina: Marqués de Molins y Mac Crohom) e industriales radicaba en la veloz construcción de una gran Armada oceánica y en el sostenido impulso y apoyo preferencial a la decaída y arrumbada Marina Mercante. En lo que respecta a la primera, en esta novedosa escuadra de guerra a recrear, su punta de lanza, su vanguardia ofensiva, se constituiría, al uso de la época, haciéndola descansar no sobre los tradicionales e imponentes -y también desfasados, aunque bellísimos- navíos, sino en torno a seis poderosas unidades blindadas. Tres de ellas deberían ser levantadas en astilleros nacionales y las restantes en arsenales del exterior (una en Francia y dos en la Gran Bretaña).

La primera de esta serie en ser lanzada al mar fue la ferrolana **Tetuán**, pero esta primacía le fue ágilmente arrebatada por la encargada en Francia, la **Numancia**, que, construida con una mayor celeridad por los experimentados astilleros galos, navegó libre un año antes que la hispana.

Las principales características técnicas de esta nave de bélico, arcano e histórico nombre eran las a continuación destacadas:

Fragata Blindada Numancia

- Astillero: Forges et Chantiers de la Méditerranée, La Seyne (Tolón).
- Proyecto: M. Verlaque, Director de Trabajos.
- Eslora: 96,08 metros.
- Manga: 17,34 metros.
- Puntal: 8,87 metros.
- Calado medio: 7,90 metros.
- Desplazamiento: 7.420 Toneladas.
- Máquina: De biela en retorno, de M. Dupuy de Lôme (diámetro de los cilindros: 2,14 metros; carrera del pistón: 1,50 metros, diámetro de las bombas de aire: 0,65 metros).
- Fuerza de la máquina: 1.000 caballos de vapor nominales (3.700 efectivos).
- Calderas: 8.
- Hornos: 40.
- Chimenea: 1.
- Hélice: 1. (bronce, 4 palas, 6,35 metros de diámetro).
- Alimentación: 1050/1160 Toneladas, es decir, 9 días de ininterrumpida navegación a toda marcha.
- Consumo medio diario: 100/123 Toneladas.
- Autonomía: 2800/3700 millas.
- Artillería principal: 34 piezas (hierro).
- Distribución de la artillería principal: En batería corrida: 2 porterías (babor/estibor) x 17 piezas = 34 cañones.
- Calibre: 68 libras = 20 cm. = 203 m/m.
- Peso de proyectil: 68 libras = 31,280 Kg. (hierro).
- Modelo de las piezas principales: "Rivera", número 2, Lisos.
- Artillería secundaria:
  - 2 cañones de 12 cm. Bronce. Rayados.
  - 2 cañones de 8 cm. Bronce. Rayados.
  - 2 obuses de 15 cm. Embarcaciones
- Número de portas practicadas en la coraza: 40 = 2 x 20.

(todas en la batería única, sin tapaderas blindadas).
- Altura media de la batería:2,20 metros.
- Proyectiles: Sólidos y huecos, balas macizas y granadas explosivas, redondos y ojivales, para piezas lisas o rayadas respectivamente + tarros de metralla (ensalerados).
- Sistema de carga de las piezas: Avancarga (por depresión + atacador, escobillón...).
- Propulsor empleado: Pólvora.
- Alimentación: Saquillos de franela.
- Sistema de ignición: Llave de fuego accionada sobre camisas de fuego provistas de fulminato iniciador.
- Cureñas:Mixtas, de madera, en forma de "cola de pato", provistas de 4 ruedas y con puntería por almohada y cuña.
- Espolón en acero: 2,50/3 metros bajo la línea de flotación.
- Tipo de blindaje: Faja acorazada envolvente total (cinturón).
- Coraza:13 cm. en hierro en la línea de flotación, 12 cm. en los costados, disminuyendo hasta 10 cm. en los extremos de proa y popa. Planchas atornilladas sobre 45 cm. de madera de teca, en dos almohadillados superpuestos, uno vertical y otro horizontal.
- Hiladas de coraza sobre la flotación:5.
- Dimensiones medias de cada placa: 126 x 70 cm.
- Fijación al almohadillado: Pernos (hierro).
- Colocación de las placas de coraza: Seguidas, una tras otra, tocándose entre sí por los cuatro costados, sin imbricarse entre ellas.
- Placas de Coraza:Forjas de MM. Pétin et Gaudet.
- Protección:Coraza vertical (7,30 metros sobre y 2,35 metros bajo la flotación = 1253 metros cuadrados + 108 metros cuadrados de las dos torres blindadas ovales = 1361 metros cuadrados totales).
- Torres blindadas: 2 (1 a proa; para la protección del Segundo Comandante y dirección de la nave bajo el fuego enemigo + 1 a popa; para la defensa del Comandante, rueda del timón y timoneles, permitiendo la conducción del buque en combate).
- Velocidad máxima: 13 millas marinas, (pruebas en Francia 3-XI-1864: 12,75 y 12,13 a 53 y 54,4 revoluciones, respectivamente. Campaña del Pacífico: con 4 calderas sobre 8 = 9/10 nudos; con 3 calderas y a 7 nudos de media quema 2331 kg. por milla y por hora con calma casi constante).
- Doble casco, enteramente metálico, contando con compartimientos estancos.
- Ventiladores:2 (produciendo ventilación forzada para la renovación de ambientes irrespirables o viciados en cámaras y cubierta de batería).
- Destilador:1 (a proa, sobre el castillo).
- Aparejo de fragata: 1.846 metros cuadrados de trapo vélico, (disposición clásica: trinquete, mayor, mesana y bauprés).
- Chalupa a vapor: 1 (12 x 3 metros; en madera, recubierta de cobre; máquina a vapor con potencia de 12 caballos y con hélice de 4 palas; autonomía 3 horas; velocidad 6/7 nudos a 150 revoluciones por minuto).
- Tripulación: 590 hombres.
- Precio:7.895.000 francos, sin artillería ni pertrechos de ningún tipo (todos ellos de construcción nacional).

Las restantes unidades acorazadas, de similar factura y condiciones militares a la **Numancia**, habrían de ser la **Victoria** -posteriormente **Victoria-** (*Thames Iron Works,* Blackwall, Gran Bretaña),

Arapiles (*Green*, Blackwall, Gran Bretaña), **Tetuán** (El Ferrol), **Zaragoza** (Cartagena) y **Sagunto** (El Ferrol).

Tras la **Campaña del Pacífico**, la fragata de hélice de madera **Resolución** (El Ferrol), fue reconvertida en fragata blindada de reducto central, rebautizándola como **Méndez Núñez.**

La fragata blindada Numancia y la Campaña del Pacífico (1865-1866)

Cádiz. 4 de Febrero de 1865. La fragata blindada **Numancia**, completamente abastecida y pertrechada, abandona las aguas peninsulares con rumbo al Oceáno Pacífico.

Tal y como líneas atrás exponíamos, la incuestionable razón de destacar a la Mar del Sur este blindado se nos revela como evidente hasta para el más miope de los observadores. Se hacía preciso salvaguardar el estricto cumplimiento del recientemente firmado **Tratado Vivanco-Pareja** (nombres de los plenipotenciarios que por parte peruana y española lo sancionaron con sus respectivas rúbricas). Con tal motivo el Gobierno de la Reina considera imprescindible la presencia en aquellas conflictivas costas de una unidad de porte superior, de un buque de primerísima clase, moderno y de audaz concepción, que, simplemente paseando el pabellón del castillo y el león por aquella alterada zona, coadyuvase al respeto del Tratado, intereses y colonia española allí residente (incluso, si preciso fuera, por la fuerza). Este bilateral acuerdo, obtenido por el General Pareja, no auguraba una larga duración en el tiempo, pues fue arrancado por el Comandante General de la Escuadra del Pacífico y ministro plenipotenciario mediando la amenaza militar de un ultimátum de 48 horas, lo cual inexcusablemente lesionaba el honor y dignidad nacional de la República y Gobierno del Perú.

Asimismo, qué duda puede caber al respecto, la **Numancia** debería de reforzar la minúscula escuadrilla española que, a la distancia que estamos considerando, sumaba en su contra las siguientes condiciones desfavorables:

1º Las bases de aprovisionamiento más cercanas se encontraban en Montevideo y en La Habana, es decir, en el Atlántico y en el Caribe: **Estación Naval del Río de la Plata** (fundada en 1845) y **Apostadero de La Habana.**

2º Alarmante escasez de unidades navales (la fragata **Nuestra Señora del Triunfo** se perdió totalmente por incendio accidental sufrido en las proximidades del puerto peruano de Pisco).

3º La **Escuadra del Pacífico** se encontraba imposibilitada de navegar libre e independientemente debido a tener que custodiar un gran *comboy* de lentas embarcaciones de transporte que le facilitaban los imprescindibles bastimentos y el insustituible carbón de piedra.

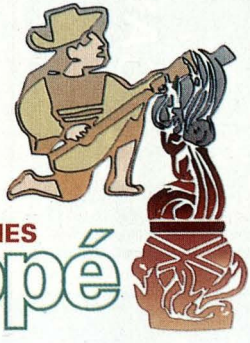
4º Esta división naval era observada por gran parte del continente americano con una enorme desconfianza debido a la incalificable actitud inamistosa y beligerante manisfestada por la misma al ordenar el General D. Luis Hernández Pinzón la captura de las fértiles Islas de Chincha el 14 de abril de 1864 (empujado a ello por el artero engaño de D. Eusebio de Salazar y Mazarredo; ambos

PETROPERU

PETROPERU S.A.

Desde hace 25 años trabaja por el Perú y su Cultura





...en las principales Librerías

EDICIONES copé


Tradición y calidad
BARRINGTON
EL CASIMIR PERFECTO DE PURA LANA

personajes desaprobados a *posteriori* por el Gobierno de S.M.C. y sustituidos en sus responsabilidades por el anterior Ministro de Marina, el antes aludido General Pareja -limeño de nacimiento- que, destinado a la zona, asume la doble función de Comandante General de la **Escuadra del Pacífico** y ministro plenipotenciario ante las repúblicas de Perú y de Chile).

Estas islas productoras de guano, magnífico abono organofosforado, generaban la mayor parte de los recursos económicos del Perú, sirviendo asimismo de garantía sobre los empréstitos a que recurría esta República en el exterior.

5º Sus naves aparecían como sospechosas de transportar otras miras que las, en un principio, avanzadas (promoción de la ciencia[6], el comercio y relanzamiento de relaciones mutuas), en razón a las otras expediciones hispanas a la Isla de Santo Domingo, a Méjico -conjuntamente con Francia y la Gran Bretaña- e indudablemente en razón al nefasto hecho de haber procedido el General Pinzón a apresar *manu militari* las Chinchas, esgrimiento como argumental tesis en su descargo que podría considerarse que la propiedad de las islas podría "reivindicarse", ("reivindicación" significa que la Guerra de la Independencia no había finalizado, que el Gobierno español podría reservarse el derecho de reanudar las ininterrumpidas operaciones militares en el Perú para recuperar aquello que, en legítima propiedad, le correspondía, lo cual, indiscutiblemente, no constituía doctrina oficial de los Gabinetes isabelinos que, con anterioridad, habían renunciado legal y tajantemente a cualquier pretensión sobre los antiguos territorios americanos de Ultramar; jurídicamente, ante un agravio irresuelto -*Talambo* representó la excusa y la no recepción de Salazar el justificante o detonante-, el derecho internacional facultaba a retener provisionalmente terrenos o propiedades de otra u otras naciones en concepto de **"prenda"** o **"garantía"** de resarcimiento, preceptos invocados en Méjico por las potencias, e idea que, en su caso, debería de haber postulado el General Pinzón y el Sr. de Salazar, en lugar de promover éste último, consciente e imprudentemente, un conflicto de la magnitud del provocado, arrastrando en sus turbios manejos al inocente General y encenagando los intereses del Gobierno de la Reina).

6º Asimismo se recelaba prudentemente de ella al entender que, aliada con la Francia de Napoleón III en un peculiar matrimonio de intereses, pretendía la reconquista americana y la instauración en el republicano continente de las destronadas monarquías (caso Ecuador/Presidente García Moreno), o lo que es lo mismo, la vuelta al pasado más inmediato, el regreso a la Colonia,

6. *La primitiva **Escuadra del Pacífico** (fragatas de hélice **Resolución** -insignia- y **Nuestra Señora del Triunfo** y goleta, asimismo impulsada a vapor, **Virgen de Covadonga,** transportaban a la denominada como **Comisión Científica del Pacífico,** heterogéneo conjunto de profesionales del nacional saber que practicaron un sin fin de trabajos en el continente americano, siendo, a posteriori, reconocidos sus méritos en Perú y en Chile con diversas condecoraciones y muy laudatorias citas.*

7º Igualmente se la hostiga con brutal sutileza o se la inoportuna constantemente en la consecución o reposición de sus repuestos por potencias vecinas (la República de Chile, declara el carbón como **"contrabando de guerra"**, impidiendo, en consecuencia, abastecerse del mismo a los buques de S.M.C., que deben recurrir a la compra interpuesta, al contrabando con el cercano puerto de Pisco y a los envíos negociados en Chile, Estados Unidos o Panamá o, por supuesto, a la Península o Isla de Cuba).

8º Y permanece y se la mantiene en el acerado punto de mira de la Armada del Perú que, si bien no representa o constituye un enemigo notable, no por ello debe de despreciarse (o menospreciarse) como contendiente a corto y medio plazo.

Por todas estas razones imperativamente se precisa de nuevas unidades navales que prevengan una futura sorpresa (caso **Virgen de Covadonga**) o un ataque contra sus efectivos (tal y como fue planificado en Junta de Guerra celebrada el 26 de noviembre de 1864, a bordo de la fragata de guerra peruana **Amazonas**).

En la fecha líneas atrás citada y bajo el mando del prestigioso y audaz Capitán de Navío D. Casto Méndez Núñez, levó anclas de la rada gaditana esta fragata con rumbo a Canarias, San Vicente, Cabo Frío y Montevideo, donde la esperaba un transporte de guerra o vapor carbonero, el **Marqués de la Victoria**, que la proveería de este precioso combustible en su crucial derrota desde el Plata hasta el Estrecho de Magallanes. Una vez arribada a este atlántico puerto y tras cruzar el temido Estrecho, la **Numancia** tocó fugazmente en Valparaíso, segunda población de la República de Chile, donde recaló tan sólo para comunicar con otras unidades de la **Escuadra del Pacífico**, zarpando inmediatamente con destino al Callao, en el Perú.

Esta nación, a la llegada de la flamante nave hispana, se debate en una cruenta guerra civil que se desarrolla entre dos bandos irreconciliables, el gubernamental encabezado por el General D. Juan Antonio Pezet, Presidente Constitucional de la República, y el revolucionario, comandado por el insurrecto Coronel D. Mariano Ignacio Prado, facción ésta que logra militarmente hacerse con el gobierno y que, con prontitud, denuncia el **Tratado Vivanco-Pareja**, por considerarlo lesivo a la soberanía, dignidad e intereses del Perú. Tras la asunción del poder por la fracción alzada los acontecimientos comienzan a encadenarse unos a otros con fatal y trágica determinación, desembocando en la declaración peruana y chilena de guerra a España y, consiguientemente, obligando al inmediato reforzamiento de la reducida Escuadra del Pacífico que, con velocidad de vértigo, empieza a convertirse en la mayor fuerza naval nunca avistada en la balboense Mar del Sur.

Esta modesta escuadrilla, en principio, conformada por dos fragatas de hélice y un aviso (**Resolución, Nuestra Señora del Triunfo** y **Virgen de Covadonga**), alista ya los siguientes buques de guerra:

* Fragata Blindada **Numancia**
* Fragatas de Hélice: **Resolución, Blanca, Berenguela y Villa de Madrid.**
* Corbeta de Hélice **Vencedora.**
* Goleta de Hélice **Virgen de**

Covadonga.

* Transporte de Guerra **Marqués de la Victoria.**

Un pequeño aviso de la división española, la goleta **Covadonga** (de dos cañones en colisa), resulta rendido al cañón por una corbeta chilena, la **Esmeralda** (de 20 piezas artilleras en batería corrida). El General Pareja, **Comandante General de la Escuadra del Pacífico**, incapaz de asumir tal deshonra se suicida, sucediéndole en el mando el oficial más antiguo -D. Manuel de la Pezuela, comandante de la **Berenguela-**, hasta la llegada de Méndez Núñez (que había sido ascendido a Brigadier por su exitosa travesía desde la Península hasta el Pacífio conduciendo la **Numancia)** y, en consecuencia, recogiendo la dirección del blindado su segundo comandante, D. Juan Bautista Antequera, voluntario en esta campaña.

Una situación internacional en extremo compleja y delicada, un estado de guerra declarado, un buque de la Armada de S.M.C. capturado, un suicidio que ni puede ni debe ocultarse, constantes cambios ministeriales en Madrid y una orden fulminante" ¡Hay que vengar a la **Covadonga**!, esta es la triste herencia que D. Casto Méndez Núñez recoge con el cargo de Comandante General de la Escuadra del Pacífico. La humillación, el desprecio, el odio de unos, la incomprensión de los más.

Un choque bélico, el denominado Combate de Abtao, que en propiedad más exactamente deberíamos de calificar como de simple intercambio artillero, no resuelve las diferencias suscitadas al apresarse a la **Covadonga**. Una segunda expedición en busca del capturado aviso y de la escuadra combinada chileno-peruana, tampoco produce perceptible fruto alguno.

"Tempus fugit".

Madrid exige lavar el agravio y la afrenta inferida al pabellón. Se deberá bombardear el puerto chileno de Valparaíso, avanzada económica natural de la República de Chile. Méndez Núñez intenta no *vencer,* sino *convencer,* al Gobierno de la Corona que, humillado por la, en su opinión, incalificable osadía chilena, se manifiesta inflexible en su fatal determinación, advirtiendo al nuevo comandante General que prefiere antes ver hundida su flota en las aguas del Pacífico que verla volver a España deshonrada y sin vergüenza. Ante esta inamovible decisión D. Casto Méndez Núñez debe de plegarse, reservándose sus dignas e ilustradas opiniones y aprestándose inmediatamente a cumplir las órdenes de sus superiores (bien a su pesar para todo aquel que conozca la numerosa correspondencia que al respecto cruzó con la Corte). En esta magnífica rada y población a arrasar fondean orgullosas las escuadrillas británica (Contralmirante Lord Denman) y norteamericana (Comodoro Rodgers) que, al conocer el **"Manifiesto"** entregado y el plazo concedido, se declaran absolutamente opuestas a permitir tal castigo que, indican y advierten, revertiría, más que en contra del Gobierno y propiedad chilenas, en detrimento de sus respectivas instalaciones portuarias, tinglados y almacenes que, en su inmensa mayoría, pertenecen a ciudadanos de estas dos naciones de inglesa habla. Consecuente y paralelamente a sus tajantes afirmaciones sus naves sacan la

artillería, pintan sus respectivas porterías de fúnebre color negro, se aprestan a combatir y...

Apremiado por el ultimátum remitido el Gobierno chileno expone que nunca devolverá la **Covadonga**, embarcación apresada, argumentan, en leal combate. La Escuadra, en consecuencia, deberá de bombardear Valparaíso.

El 31 de Marzo de 1866 se procedió al anunciado cañoneo. Las pérdidas fueron monstruosas, los incendios devastadores, los odios desatados gigantescos.

Británicos y estadounidenses, a última hora, se retiraron del campo, dejando paso a la **Escuadra del Pacífico** que dio comienzo a su ingrata tarea. La **Numancia** y la **Berenguela** no participaron en tan destructora demolición; la primera quedó en prudente observación de los movimientos de las flotas sajonas, la segunda en custodia de las numerosas presas[7] y del convoy.

Tras ello, idéntica orden, igual cometido: ¡Bombardeen el Callao!

El 2 de Mayo de 1866 se verificó el ataque a las fortificaciones de este puerto. Seis horas de cañoneo vivamente sostenido por ambos bandos en liza, seguido con un inusitado interés por todas las marinas extranjeras presentes en la rada[8]. Los buques españoles resultaron acribillados, así como los fuertes y las excelentes defensas peruanas.

¿Victoria?, de nadie. ¿Derrota?, de ninguno. ¿Triunfo?, de ambos contendientes.

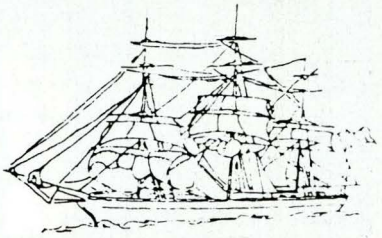
Circunnavegación (4-II-1865/20-IX-1867)

El 10 de Mayo, una vez respuesta de sus averías y dejando tras de sí enterrados[9] los cadáveres de los fallecidos en la acción del día 2, la **Escuadra del Pacífico** se fracciona en dos grupos navales y abandona su fondeadero de la Isla de San Lorenzo, ante El Callao. Una parte se dirigirá hasta Río de Janeiro, la otra hasta las Islas Filipinas. La **Numancia** cruzará el Pacífico. ¿Su destino?: primero Tahití (o Otaiti, como en la época se la conocía) y, una vez restablecidas las dotaciones -castigadas *ad infinitum* por el escorbuto-, y rascadas de marinas incrustaciones las naves, el hispano **Apostadero Naval de las Islas Filipinas**. Ya en este archipiélago el Gobierno de S.M.C. decide la vuelta a la Península del buque y el 19 de enero de 1867 la **Numancia** zarpa de Manila tomando como Norte España. La nave cruza el mar de la China, el de Java, costea Batavia, atraviesa el Cabo de Buena Esperanza y se acerca a la Isla de Santa Elena. El 2 de Mayo, aniversario del ataque al Callao, nuevas órdenes indican la conveniencia de volver a la América, con el objeto de reincorporar esta unidad a la Escuadra de Méndez Núñez, de estación en Río de Janeiro. Tras pasar el Atlántico, a la altura de Cabo Frío, esta fragata completó la primera derrota circular al Globo efectuada por un

7. En su mayoría de chilena nacionalidad.
8. Inglesa, norteamericana y francesa.
9. En la conocida como Playa de la Muerte, en la isla de San Lorenzo.

buque blindado. En Río, Méndez Núñez expuso la lógica conveniencia de despachar de vuelta a España a la fragata, pues se hacía imprescindible recorrerla, fondeando la misma en Cádiz el 20 de septiembre, tras más de treinta meses de campaña en continua navegación.

Una vez más la Marina española aparecía como pionera, demostrando en esta ocasión la viabilidad de los buques blindados para las largas travesías, sus innegables condiciones higiénicas, su nula interferencia magnética ante la brújula y su indiscutible capacidad defensiva y ofensiva para el combate. También, y por segunda vez, la Armada española era la primera en circundar el globo. Anteriormente lo fue la nao **Victoria**, al mando de Juan Sebastián Elcano, y, en esta ocasión, lo fue la fragata **Numancia**, a las órdenes de su Comandante D. Juan Bautista Antequera.



SERVICIOS INDUSTRIALES DE LA MARINA

SIMA PERU

OFICINA PRINCIPAL
Avda. Contralmirante Mora 1102
Base Naval, Callao-Perú
Teléfono: (0051-14) 653420/655541
Fax: (0051-14) 657966

GERENCIA DE COMERCIALIZACION
Avda. Contralmirante Mora 1102
Base Naval Callao-Perú
Teléfono: (0051-14) 657357/291081
Fax: (0051) 650664



SIMA CALLAO: Nuestro más grande astillero para construcción y reparaciones navales de alto bordo en la costa del Pacífico Sur.

SIMA CEFAR: Nuestro centro de fabricacion y reparación de armas.

SIMA CHIMBOTE: Un astillero para construcción de naves de bajo bordo, así como también reparaciones de barcos de gran porte y un centro de fabricaciones para la industria metal mecánica.

SIMA ELECTRONICA: Centro especializado en la reparación, fabricación, montaje y planificación de sistemas electrónicos de navegación de uso estacionario, tanto civil como militar.

SIMA IQUITOS: En pleno Río Amazonas; un astillero para construcción y reparación de naves fluviales.

Esta importante actividad que desarrolla nuestra Empresa, por más de cuatro décadas, mantiene su vigencia poniendo a prueba toda la capacidad y experiencia de nuestros astilleros.