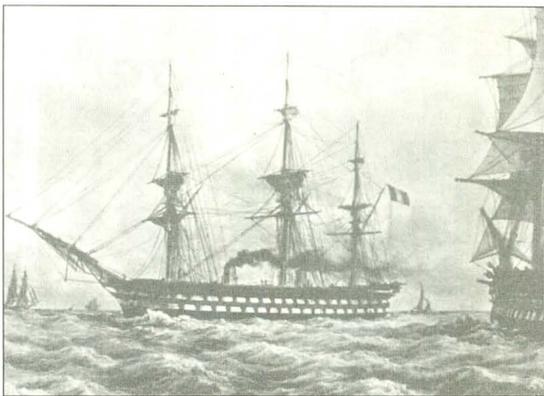


# LA FRAGATA BLINDADA "NUMANCIA"

José Ramón García Martínez

## Introducción

En la segunda mitad del siglo XIX los buques habían experimentado muy pocas mejoras con respecto a las tradicionales embarcaciones de principios de siglo, los navíos clásicos que se batieron en el cabo Trafalgar. Una sola salvedad destacable: la introducción del vapor, pero no como fuerza propulsora fundamental de la nave sino, más bien, como complemento a la navegación vélica en situaciones difíciles o extremas (mal tiempo, aproximación a puerto, remolque o maniobra en combate). La hélice, o el tornillo, qué duda puede haber al respecto, resolvió los problemas inherentes a la instalación a bordo de las novedosas máquinas que, si bien facultaban el autónomo desplazamiento a voluntad, permitiendo derrotas desde ese momento libres de la rígida tiranía impuesta por el caprichoso régimen de los vientos, ocupaban un espacio, ya de por sí sumamente escaso en estas naves, exigían eso sí, enormes carboneras que transportasen el precioso y preciso combustible para calmar la inagotable voracidad



Navío "Napoleón".

de los rugientes hornos e hirvientes calderas; una consecuencia adicional era liberar a estos buques de las gigantescas y antiestéticas paletas o ruedas que, hasta entonces, eran las que permitían avanzar a las embarcaciones provistas de máquinas a vapor.

El condensador, el timón suspendido... representaron avances técnicos vanguardistas que ayudaron a perfeccionar un sistema todavía elemental, aún bastante inmaduro, pero que terminaría final y fatalmente por imponerse, deserrando progresivamente y por completo de todos los mares del planeta al antiquísimo y venerable trapo.

Tras el vapor, cuyo principal exponente militar fue el navío francés *Napoleón* (1850), se constató la necesidad de desarrollar nuevas piezas y proyectiles artilleros que se demostrasen capaces de destrozar los bien protegidos costados de curada y durísima madera de las naves de guerra. El resultado, evidentemente: grandes proyectiles huecos dotados de muy escasa velocidad en el momento del impacto, que lograban devastar grandes superficies en las bordas y muras de los buques agredidos con esta nueva granada. Cañones de estos tipos (Paixhans, Dahlgren) fueron los presentados en el celebradísimo combate naval de Sinope, en el cual la escuadra turca resultó completa y absolutamente demolida por la rusa. Ante ello y siguiendo la implacable ley física que nos enseña y advierte que "a toda acción corresponde una reacción contraria...", se desenterró la vieja idea de recubrir los buques de armaduras metálicas o corazas que no pudiesen ser traspasadas por los nuevos proyectiles. Años más tarde, en 1855, la promociónada y académica teoría se revela como una incuestionable realidad industrial. Tres baterías flotantes francesas (*Lave*, *Tonnante* y *Devastation*) proceden a batir simultánea,

metódica y sistemáticamente los fuertes rusos de Kinburn, en el mar Negro, durante la Guerra de Crimea, hasta acallarlos.

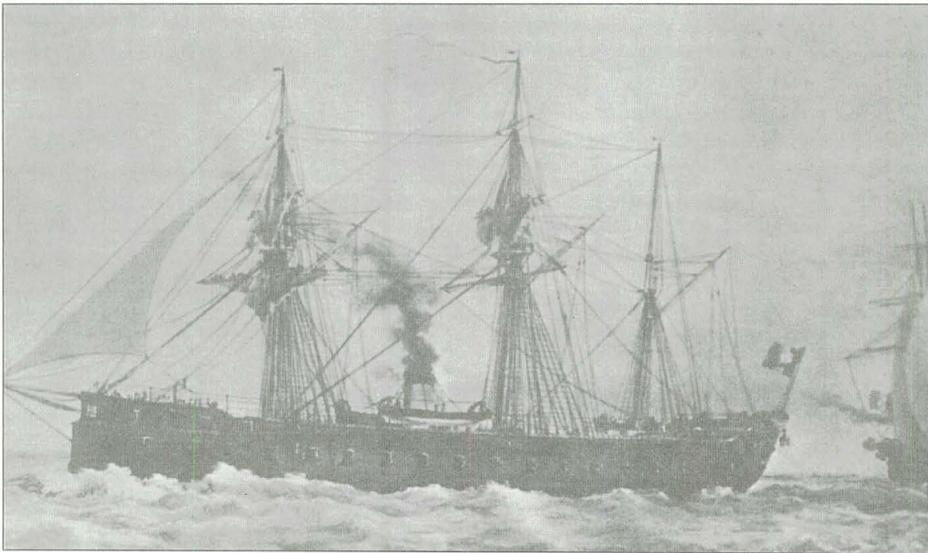
Ha comenzado la imparables y aún irresuelta carrera técnica entre la artillería y los blindajes, entre el proyectil y la armadura, entre la activa bala y la pasiva coraza, es decir, a mayores cañones habrán de corresponder mejores y más resistentes escudos y protectores caparachos o reducos.

Estas galas baterías flotantes, disculpablemente, como todo prototipo, aun y a pesar de su incuestionable y fulgurante éxito militar, poseían innegables defectos; resultaban lentas hasta la desesperación, manifestándose de continuo como muy poco marineras, siendo incapaces de afrontar o enfrentar la navegación en mar abierta, deviniendo sus humeantes salas de calderas en torturantes hornos infernales, atronando, además, el alienante ruido despedido por sus motores a los sufridos maquinistas que debían manejarlos; en un inferior estrato, el estético, debemos de indicar que su sola contemplación ofendía la vista de cualquier viejo marino (despectivamente, ellos calificaban estas belicosas chalanas como "cajas de jabón", pues su semejanza con los metálicos envases que en la época contenían este producto de aseo, facultaba con gran facilidad esta injusta comparación). Una vez más Francia resuelve el advenido problema. Surge airoso y espectacular de sus astilleros mediterráneos la fragata acorazada *Gloire*; auna en sí esta unidad primera, la coriácea resistencia de las

antiguas baterías y la deseable e imprescindible aptitud para navegar, pues no en vano cuenta el novedoso ingenio con la pertinente máquina de vapor a bordo, sin despreciar por ello el auxiliar aparejo de fragata, al cual no renuncia esta nave, ya que, como antes exponíamos, la mayor parte de las travesías se sigue realizando a vela, en razón a la casi total ausencia de bases de carboneo y debido a la escasa capacidad prevista en estos emergentes vapores para el almacenamiento del imprescindible combustible mineral.

Gran Bretaña, reina, señora y dueña exclusiva (y excluyente) de todos los mares del orbe, ve peligrar gravísimamente su, hasta ahora, indiscutida supremacía naval por estas novísimas invenciones marítimas y, a disgusto, y a remolque del imaginativo Imperio francés de Napoleón III, emprende la construcción de su propia flota blindada.

En este mismo período un nuevo conflicto bélico confirma, certificándola, la viabilidad práctica de estas nuevas construcciones navales. La Guerra Civil de Estados Unidos permite, por vez primera en la historia naval, observar el enfrentamiento entre dos buques acorazados, la fragata blindada sudista *Merrimac* y el nordista vapor de baja borda de torreón *Monitor* (este último será el prototipo naval que dará lugar a un nuevo modelo de buque de guerra en el futuro más próximo, los "monitores"). Tras cañonearse la confederada y el unionista por el espacio de cinco inacabables



Fragata acorazada "Gloire".

horas, ambos buques se retiraron del combate, ante la manifiesta imposibilidad física de poder destruirse. La coraza nuevamente salía victoriosa en la prueba definitiva, de la ígnea acción artillera.

### El resurgimiento de la armada isabelina.

#### La fragata blindada *Numancia*

En este considerado lapso España no permanece ajena al imperante y arrollador avance tecnológico antes expresado. Esta España isabelina, tan poco estimable en otros muchos aspectos, emprendió un cierto desarrollismo, llamémosle regenerador, y provista de los abundantes caudales económicos procedentes de las diversas desamortizaciones eclesiásticas, llevó a efecto una ingente cantidad de proyectos en los campos de las grandes obras públicas (carreteras, puentes, puertos, canales, acueductos, alumbrado a gas, faros, alcantarillado, telégrafo, cables submarinos ...), industria (siderurgias, astilleros, textiles, navieras...), minería, agricultura y saber. Los ferrocarriles, el Canal de Isabel II, la capitalina Biblioteca Nacional, el servicio de Correos, el Palacio del Congreso, el Nuevo Banco Español de San Fernando (posteriormente Banco de España, tras fusionarse con el Banco de Isabel II) son, entre otras muchas más, mínimas muestras de lo aquí reseñado. El ferrocarril, por ejemplo, introducido en la Península en 1848 (línea Barcelona-Mataró), disponía de 350 kms. de tendido en 1855, contabilizando ya 5000 en el año 1868, coincidiendo con el destronamiento de la Reina Isabel.

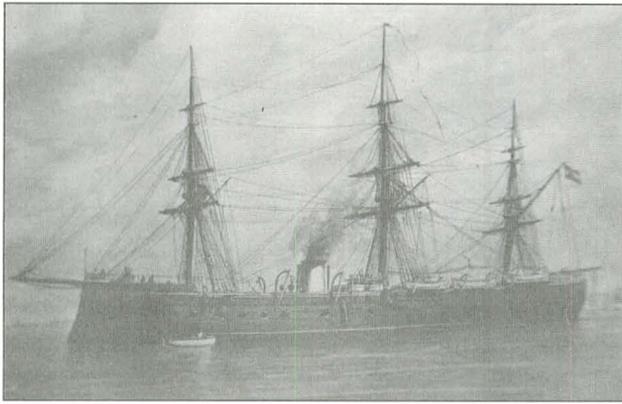
Por supuesto, otra de las grandes esperanzas nacionales radicaba en la construcción de una gran armada oceánica y en el sostenido impulso y preferencial apoyo a la marina mercante. En lo que a la primera respecta, en esta novedosa escuadra de guerra a crear (o recrear), su acera de punta de lanza se constituiría en torno a seis flamantes unidades blindadas. Tres serían construidas en los astilleros nacionales y las otras tres restantes en arsenales del exterior (una en Francia y dos en Gran Bretaña).

La primera de esta proyectada serie en ser botada a la mar sería la ferrolana *Tetuán* pero esta

primacía le fue velozmente arrebatada por la encargada en Francia, la *Numancia* que, construida con una mayor rapidez por los más experimentados astilleros galos, navegó libre un año antes que la hispana. Las principales características técnicas de esta nave de bélico y arcano nombre\* eran las siguientes:

- Astillero: Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée, La Seyne (Tolon).
- Proyecto: M. Verlaque, Director de Trabajos.
- Eslora: 96,08 m.
- Manga: 17,34 m.
- Puntal: 8,87 m.
- Calado medio: 7,90 m.
- Desplazamiento: 7.420 t.
- Máquina: De biela en retorno, de M. Dupuy de Lôme (cilindros 2,14 m.  $\phi$ ; carrera del pistón 1,50 m.; bombas de aire 0,65 m.  $\phi$ ).
- 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 m.  $\phi$ ).
- Alimentación: 1.050 t. (9 días de navegación a toda marcha).
- Consumo medio diario: 100 t.
- Autonomía: 3.700 millas.
- Artillería principal: En batería: 2 x 17 = 34 cañones de 20 cms., 68 libras) "Rovira", número 2, lisos.
- Artillería secundaria:
  - 2 cañones de 12 cms., bronce, rayados.
  - 2 cañones de 8 cms., bronce, rayados.
  - 2 obuses de 15 cms. Embarcaciones.
- Número de portas abiertas en la coraza: 40=2x20.
- Altura media de la batería: 2,20 m.
- Cureñas: Mixtas de madera, 4 ruedas, en cola de pato, puntería por almohada y cuña.
- Espolón en acero bajo la flotación: (2,50/3 m. bajo el agua).
- Tipo de blindaje: Faja acorazada envolvente.
- Coraza: 13 cms. en hierro en la línea de flotación, 12 cms. en costados, disminuyendo

\* Numancia: ciudad celtibera situada en la confluencia de los ríos Tera y Duero, muy cerca de la actual Soria. Fue capturada en el 133 a.C. por las fuerzas de Publio Cornelio Escipión Emiliano, El Africano, El Destructor de Cartago, tras un estricto asedio militar. El sitio, la peste y el hambre obligaron a los numantinos a solicitar a Escipión "... un día para disponerse a morir. Los que quisieron se mataron a sí mismos de las maneras más diversas. El resto se presentó al tercer día con un aspecto horrible y espantoso...Escipión escogió a 50 de ellos para su triunfo, vendió a los demás y arrasó la ciudad", nos relata Alpiano.



La "Numancia".

hasta 10 cms. en extremos. Planchas atornilladas sobre 45 cms. de madera de teca, en dos almohadillados superpuestos (vertical y horizontal).

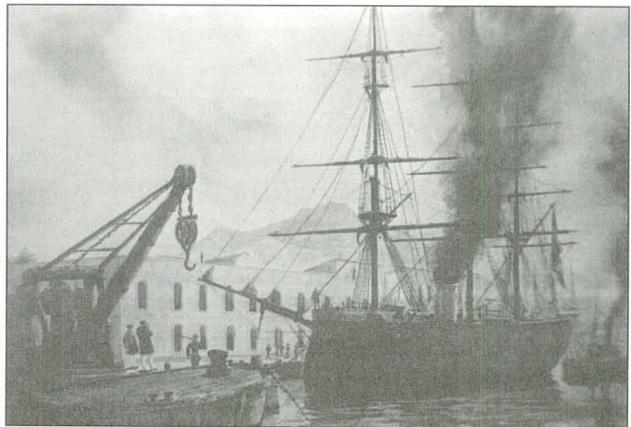
- Placas de coraza: Forjas de MM. Pétin et Gaudet, de Rive de Gier.
- Protección: Coraza vertical (7,30 m. sobre la flotación y 2,35 m. bajo ésta); 1.253 m<sup>2</sup> + 108 m<sup>2</sup> de las dos torres ovales= 1.361 m<sup>2</sup>.
- Torres blindadas: 2 (una a proa, para la protección del segundo comandante más otra a popa, para la defensa del comandante, rueda del timón y timoneles, permitiendo la conducción del buque en combate). Velocidad máxima: 13 millas (pruebas el 3-XI-1864: 12,75 y 12,13 a 53 y 54,5 rpm., respectivamente. Con 4 calderas sobre 8 =9/10 nudos; con 3 calderas y a 7 nudos de media quema, 2.331 kgs. por milla y por hora, con calma casi constante).
- Doble casco, enteramente metálico, con compartimientos estancos.
- Ventiladores: 2 (ventilación forzada para la renovación de ambientes irrespirables en cámaras y cubierta de batería).
- Destilador: 1 (a proa, sobre cubierta).
- Aparejo de fragata: 1.846 m<sup>2</sup> de trapo.
- Chalupa a vapor: 1 (12 x 3 m., madera recubierta de cobre, hélice de 4 palas; potencia, 12 caballos; autonomía, 3 horas; velocidad, 6/7 nudos a 150 rpm.).
- Tripulación: 590 hombres.
- Precio: 7.895.000 francos, sin artillería ni pertrechos.

Las restantes unidades acorazadas serían la *Vitoria* (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 madera, a hélice, *Resolución* (El Ferrol), fue reconvertida en fragata blindada de reducido central, renombrándose la *Méndez Núñez*.

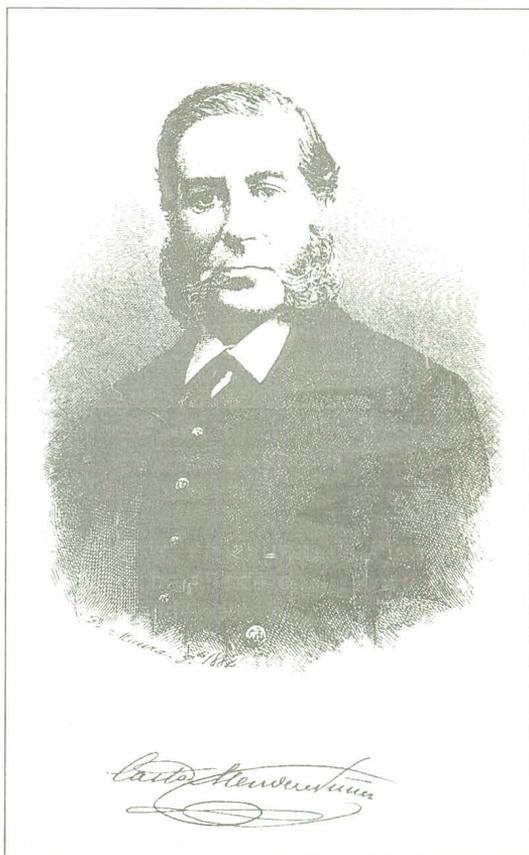
### La fragata *Numancia* y la Campaña del Pacífico (1865-1866)

El día 4 de febrero de 1865, provista de todo, esta imponente nave zarpó de Cádiz con rumbo hacia la Mar del Sur, más concretamente, hacia aguas del Perú, República ésta con que el Gobierno de la Reina mantenía en esos momentos una muy lamentable, enojosa y difícil de solventar disputa diplomática.

Indudablemente, la razón de destacar allí este magnífico blindado se descubre como claramente evidente. Era preciso reforzar la minúscula Escuadra del Pacífico, que en 1862 fue comisionada a ese océano y que acababa de rubricar con Perú un forzado protocolo de Paz (Tratado Vivanco-Pareja), que al ser obtenido mediando la amenaza de un ultimátum no auguraba un futuro nada esperanzador. Por ello, y a pesar del antes citado documento, la posición hispana no devenía -en esa conflictiva área, a la distancia que estamos considerando y ante el efervescente momento político imperante en la República del Perú-, se consideró imprescindible la presencia de una unidad de porte superior, de un buque moderno y



Fragata "Numancia" atracada en el arsenal de Cartagena. (Acuarela de Guillermo G. de Aljedo).



Don Casto Méndez Núñez.

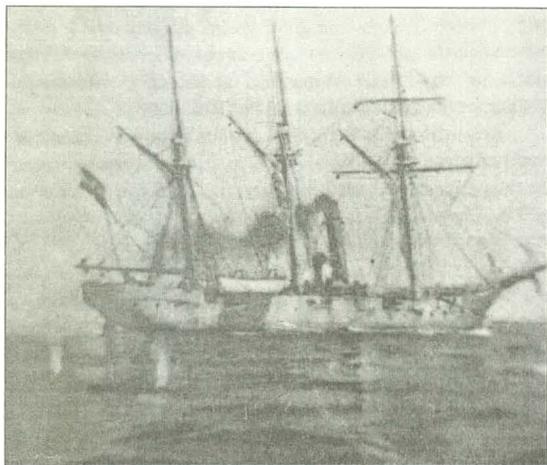
potente que asegurase el respeto que se estimaba se debía al recién signado Tratado, intereses y colonia española en aquel territorio afincada.

Esta travesía a través del Atlántico y Pacífico, cierta y tozudamente desaconsejada por los Estados Mayores de las principales marinas de otras naciones, suponía un enorme reto para la Armada española, el de confirmar o denegar la viabilidad de la navegación de altura de los blindados que, hasta ese momento, se conceptuaban (en Francia e Inglaterra) como sólo operativos, adscritos al resguardo costero o fluvial.

En la fecha antes citada y bajo el mando del joven Capitán de Navío don Casto Méndez Núñez, la *Numancia* levó anclas desde Cádiz, con rumbo a Canarias, San Vicente, Cabo Frío y Montevideo, localidad esta última en la que el gobierno de Su Majestad Católica (SMC) mantenía desde el año 1845 la Estación Naval del Río de la Plata, donde la esperaba un vapor carbonero, el *Marqués de la Victoria*, que habría de proveerla de dicho valioso combustible en su derrota desde el Plata

hasta el estrecho de Magallanes. Una vez arribada a este puerto atlántico y tras cumplir el temido paso del Estrecho, la *Numancia* tocó en Valparaíso, segunda población de la altiva, industriosa y siempre culta República de Chile, donde tras recalar tan sólo para comunicar con otras unidades de la Escuadra del Pacífico, zarpó de inmediato encaminándose directamente hasta el Callao, en Perú. Esta nación, a la llegada de la flamante fragata hispana, se debatía en una cruenta guerra civil entre dos bandos irreconciliables, el gubernamental, encabezado por el General Pezet, Presidente constitucional de la República, y el revolucionario, comandado por el Coronel 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 e intereses del Perú. Los acontecimientos comienzan a encadenarse unos a otros con fatal y trágica determinación, desembocando en la declaración peruano-chilena de guerra a España y, consiguientemente, obligando al inmediato reforzamiento de la reducida Escuadra del Pacífico que, vertiginosamente, empieza a convertirse en la mayor fuerza naval nunca avistada en la Mar del Sur.

Un pequeño aviso de la división española, la goleta *Virgen de Covadonga* (dos cañones de colisa), resulta rendido al cañón por una corbeta chilena de histórico nombre, la *Esmeralda* (20 piezas artilleras en batería corrida). El pundonoroso General Pareja, Comandante General de la Escuadra del Pacífico, incapaz de asumir tal des-



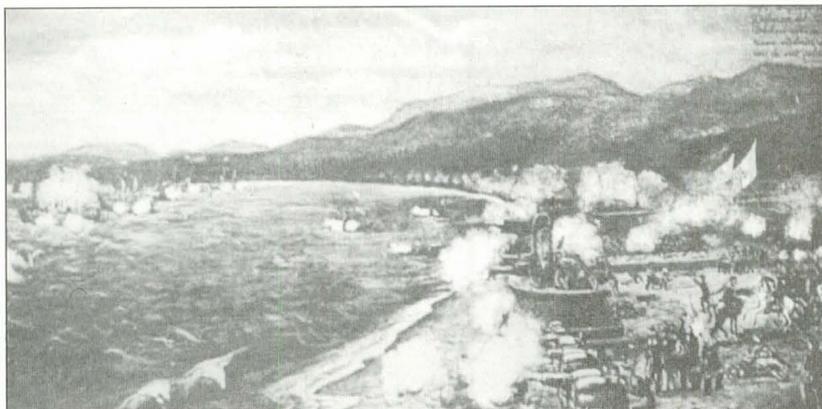
Combate de Papudo. Corbeta "Covadonga" capturada por la corbeta "Esmeralda".

honra, opta por el suicidio, sucediéndole en el mando de la fuerza el oficial más antiguo — 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 Pacífico), recogiendo en consecuencia, la dirección de la *Numancia* su segundo comandante, don 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 SMC capturado, un suicidio que no puede ni debe ser ocultado por más tiempo, constantes cambios ministeriales en Madrid y una orden fulminante: ¡Hay que vengar a la *Covadonga!*, es la triste herencia que don Casto Méndez Núñez, con la Comandancia General de la Escuadra del Pacífico, recoge. La humillación chilena, el odio del Perú, la incompreensión de los más.

Madrid exige lavar, con negra pólvora o roja sangre, el agravio y la afrenta inferida al pabellón. Se deberá bombardear el principal y emblemático puerto chileno de Valparaíso. A pesar de la decidida oposición británica y norteamericana que, respaldada con sus respectivas y poderosas escuadras presentes en puerto, pretende la protección de sus amenazados intereses económicos y estratégicos, la escuadra lo incendia punitivamente, reconvirtiéndolo en gigantesca pira, a desgana, por disciplina, desaprobando siempre, y en todo momento tan grave castigo, pues no en vano prefiere "honra sin Marina, que Marina sin honra".

Tras ello, idéntica orden: ¡Bombardeen el Callao!



Ataque a el Callao.

El 2 de mayo de 1866 se verificó el ataque a las fortificaciones de esta chalaca rada. Seis horas de cañoneo vivamente sostenido por ambos bandos en liza, seguido con un inusitado interés por todas las marinas extranjeras allí presentes. Los buques españoles resultaron acribillados, así como las naves y excelentes defensas peruanas. ¿Victoria?, de nadie. ¿Derrota?, de ninguno. ¿Triunfo?, de ambos contendientes.

### Circunnavegación (4-feb-1865 a 20-sep-1867)

El 10 de mayo la Escuadra del Pacífico se fracciona en dos grupos navales y abandona su fondeadero de la isla de San Lorenzo, ante el Callao. Una agrupación se dirigirá hasta Río de Janeiro, la otra hasta las islas Filipinas. La *Numancia*, en consecuencia, cruzará el Pacífico. ¿Su destino?: Primero Tahití, de donde, una vez repuestas las dotaciones —castigadas *ad infinitum* por el temido escorbuto— y rascadas de marinas concreciones, las naves serán gobernadas hacia el hispano Apostadero Naval de las islas Filipinas. Ya en este archipiélago el Gobierno de SMC decide la vuelta del buque a la Península 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, atravieza el cabo de Buena Esperanza y se acerca a la conocida isla Santa Elena. El 2 de mayo, aniversario del ataque a el 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 cumplió la primera derrota circular al Globo efectuada por un buque blindado.

En Río de Janeiro, Méndez Núñez expuso la lógica conveniencia de despachar la fragata a la vieja Iberia, pues se hacía imprescindible someterla a reparaciones, 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 tra-



vesias, 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 minúscula nao *Victoria*, al mando de Magallanes y de Juan Sebastián Elcano y en esta ocasión, lo fue la colosal *Numancia*, a las órdenes de su aguerrido comandante don Juan Bautista Antequera.

En recuerdo y reconocimiento de esta primera navegación le fue concedido ostentar a esta fragata un bronce conmemorativo, cuya leyenda señalaba con orgullo los méritos del buque que dividió con su afilada proa todas las aguas de todos los principales mares: "En loricata navis quae primo terram circumvit". Asimismo, en virtud de la Real Orden de 20 de enero de 1868, se mandó acuñar una medalla de idéntico metal con destino a la sufrida dotación del blindado, que en su anverso indicaba: "A los primeros que dieron la vuelta al mundo en buque blindado", nominando en el reverso: "Fragata española de guerra *Numancia* \* 4 de febrero de 1865 \* 20 de septiembre de 1867".

### Otros destinos y posterior desaparición

Ya en España, en 1867, fue totalmente recordado este primer acorazado, substituyéndosele la artillería por otra de mayor potencia, alcance y penetración, reseñada a continuación:

— 6 piezas de 230 mm.

— 3 piezas de 200 mm.

— 8 piezas de 160 mm.

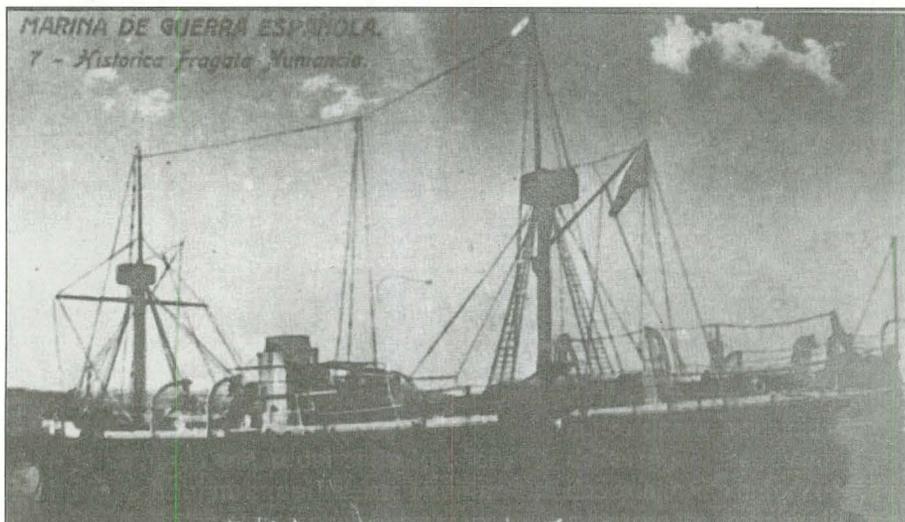
Diez años después, en 1877, la Armada decide instalar el novedoso alumbrado eléctrico en la nave. También en esta ocasión sería la *Numancia* la primera, por lo menos en lo que a la Marina de Guerra española respecta.

A finales de siglo, en 1896, ya totalmente desfasada en el ámbito naval, fue reconvertida en un singular ¿guardacostas acorazado?, suprimiéndose de la venerable *Numancia* todo aparejo velico, cambiándosele su máquina y dotándola de un nuevo armamento (5 cañones de 160 mm., 8 de 140 mm. y dos tubos lanzatorpedos).

Ya en este vigésimo siglo participó en la lacerante y costosa Guerra de Marruecos, donde se distinguió militarmente efectuando numerosos bombardeos contra las posiciones costeras africanas (1909).

Por último, fue destinada a escuela de artillería y, finalmente, criptojubilada, terminó sus días vegetando como asilo de huérfanos de la Armada.

Para concluir diremos que, decretada su baja, fueron multitud de voces las que se alzaron en España para conservarla como museo flotante, pero cierta desidia nacional hacia todo lo referente a la mar decidió su venta, desguace y consiguiente desaparición. Penosamente remolcada se dirigía hacia las bocas de los voraces hornos de Bilbao, que impacientes esperaban transformarla en ¡hojas de afeitar alemanas! No en



La "Numancia" modificada.

vano el hierro de su coraza todavía conservaba su primigenia calidad. A la altura de Lisboa, un fuerte temporal aconseja la detención del fúnebre convoy marítimo; la tempestad empeora, garran las anclas, la *Numancia*, o lo que de ella quedaba, embarranca y el 17 de diciembre de 1916, después de 51 años de ininterrumpidos servicios, este magnífico buque, se hunde para siempre. En ciertas ocasiones, el Destino, como en esta antes

enunciada fecha, encarnado en Eolo y Poseidón, se revela mucho más sabio que los alocados y desagradecidos hombres, o que el divino Mercurio, pues la *Numancia* exigía que la conservaran sobre o bajo las aguas. La Mar, fuerza y poder indomable, decidió por sí sola.

Curiosamente, en este naufragio nada se perdió, ni la carga (era de sal), ni la *Numancia*. Ambas volvieron a su natural elemento: La Mar.

