Esta obra es una reproducción digital de un ejemplar propiedad del CSIC y conservado en la biblioteca del Museo de Ciencias Naturales.

Podrá ser utilizada con fines de consulta, estudio o investigación, siempre que se respete la autoría y la integridad de la obra, en los términos previstos por la legislación vigente. No se permite en ningún caso el uso comercial de la obra, ni en todo ni en parte. Cualquier otra utilización deberá ser autorizada expresamente por el CSIC.

1.420

VIAJE DE CIRCUNNAVEGACIÓN

DE

LA «NUMANCIA»

CONFERENCIAS

DADAS

en la Sociedad Geográfica de Madrid los días 13 y 20 de Mayo de 1890

POR

EL MARQUÉS DE REINOSA

CAPITÁN DE FRAGATA RETIRADO

MADRID

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE FORTANET

IMPRESOR DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA

Calle de la Libertad, núm. 29

1890

VIAJE DE CIRCUNNAVEGACIÓN DE LA «NUMANCIA»

075148 00101

VIAJE DE CIRCUNNAVEGACIÓN

DE

LA «NUMANCIA»

CONFERENCIAS

DADAS

en la Sociedad Geográfica de Madrid los días 13 y 20 de Mayo de 1890

POR

EL MARQUÉS DE REINOSA

CAPITÁN DE FRAGATA RETIRADO

BIBLIOTECA NACIONAL DE CIENCIAS Y ARTES

MADRID

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE FORTANET

IMPRESOR DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA

Calle de la Libertad, núm. 23

1890

Conferencia del 13 de Mayo.

Señores:

En la segunda mitad de este siglo se presentó, como nuevo elemento de la marina militar, el buque blindado.

Prescindiendo de las cañoneras que tomaron parte en la guerra de Crimea, y que eran el rudimento, digámoslo así, del blindaje, lo vemos figurar, por primera vez, en los combates navales, cuando la guerra de secesión en los Estados-Unidos.

Al batirse en las costas de Virginia los acorazados *Merrimak* y *Monitor* en la primavera de 1862, consiguieron que se fijase en ellos la atención, y todas las potencias de Europa emprendieron seriamente el estudio de proteger con corazas á los buques, para hacerlos, si posible fuera, invulnerables, mientras los progresos de la artillería no hicieran estas defensas ilusorias.

Francia fué la primera que presentó en los mares las fragatas acorazadas, siendo las *Gloire* y *Couronne* en las que se hizo el ensayo de llevarlas á la zona tórrida, atravesando el Atlántico, para tomar parte en la expedición de México.

Las malas condiciones de estos buques, bajo el punto de vista higiénico primero, y marinero después, hicieron que su expedición fuera una serie no interrumpida de desastres, que las declaró inútiles, por no poder sufrir sus tripulantes los calo-

res de la zona tórrida dentro de la coraza, y haberse visto seriamente comprometidas en su viaje de regreso á Francia con los tiempos que de ordinario reinan en el golfo de las Yeguas.

Este mal resultado vino á confirmarse contribuyendo poderosamente á desacreditar á los blindados el viaje hecho por el inglés *Warrior* á los puertos de Lisboa y Cádiz, desde donde tuvo que regresar á Inglaterra escoltada, y con tales precauciones que constituyó este ensayo el mayor descrédito de los acorazados.

Posteriormente, en el año 1863, una escuadra francesa compuesta de cinco acorazados y dos navíos de hélice que servían de punto de comparación, estudió las condiciones marineras de aquellos, haciendo un viaje de Cherbourg á Canarias, del que quedaron muy satisfechos, pero que no resolvían el problema de arrostrar los temporales que en las altas latitudes se experimentan.

De aquí resultó una controversia en la que, aunque había quien creía que los acorazados podían desempeñar toda clase de comisiones, otros, y estos eran los más, daban por sentado que estos buques eran muy á propósito para la defensa de las costas, pero que no servían para alta mar.

Esta duda no podía durar mucho, pues entonces se estaban construyendo seis acorazados para la marina española, y del mismo modo que en buques de esta nación hizo Colón el descubrimiento del Nuevo Mundo; así como se organizó la expedición de Magallanes y Elcano, que encontró la unión de los mares Atlántico y Pacífico, dando el nombre del primero al Estrecho, que lo inmortaliza, y siendo el segundo el que tuvo la gloria de circundar por primera vez el globo terráqueo; de este mismo modo estaba reservado á España el que su bandera fuera la primera que se pasease por todo el globo sobre un buque blindado, resolviendo satisfactoriamente el problema que se tenía por imposible de que estos buques sirvieran para las grandes navegaciones.

El primer acorazado que tuvo España, al que hubo el buen acuerdo de llamar *Numancia*, pues debía reverdecer los lau-

reles de su nombre por si el transcurso de los tiempos podía haberlos marchitado, quedó terminado en Diciembre de 1864, y apenas habían transcurrido unos días, se le destinó á formar parte de la escuadra del Pacífico por encontrarse empeñado el honor de nuestra bandera en aquellos remotos mares.

La necesidad de reforzar aquella escuadra dictó esta determinación. Si el viaje era ó no realizable estaba por ver. La *Numancia* hacía falta en el Pacífico. Era, pues, necesario intentar su traslación á aquel mar, y mientras no se tocase la imposibilidad de ejecutarlo, habiendo puesto en juego todos los medios de realizarlo, no se habría hecho lo que se debía para reforzar á los buques que sostenían el honor de nuestra patria á tan larga distancia.

El general Armero regía los destinos de la marina por aquel entonces, y apreciando debidamente las dificultades que presentaba el viaje, nombró para mandar la fragata á un jefe joven, de altos vuelos, de gran corazón, y que á su reconocida competencia unía el haberse hecho notable, porque estando en Filipinas apoyando con los buques que mandaba á una columna del ejército que en condiciones desventajosísimas batía un fuerte que tenían los moros de Mindanao á la orilla del Río Grande, fuerte que intentaron asaltar varias veces al descubierto y sin tener brecha por donde realizarlo, lo que les causaba grandes pérdidas; al ver este mal resultado, resolvió tomarlo al abordaje, y embistiendo á toda máquina sobre él, embarrancó en la orilla del río, y por el bauprés, descolgó toda su tripulación.

Este jefe, que luego había de cubrirse de gloria en la campaña del Pacífico, era el ilustre cuanto malogrado Méndez y Núñez.

Al conferírsele el mando de la fragata se le dió carta blanca para escoger el personal de oficiales que lo habían de acompañar, y no porque yo figurase entre ellos se crea tan desacertada la elección que no fueran mis compañeros muy dignos de secundar los planes y deseos de nuestro jefe.

Desgraciadamente, la mayor parte de ellos han muerto, y tres hemos dejado de pertenecer á la Marina, pues no figura-

mos en su escalafón, por más que de corazón nos hallemos siempre entre nuestros queridos compañeros. De los que siguen en el cuerpo, el que fué el segundo de Méndez y Núñez, y luego comandante de la fragata, el que realmente hizo el viaje de circunnavegación, el que hoy es el vicealmirante Antequera, por desdicha no tiene toda la salud que quisiéramos sus buenos amigos, y que la Marina y hasta la nación necesitarían.

Fácilmente se comprenderá que, habiéndose terminado el armamento de la fragata en Francia en el mes de Diciembre de 1864, para poder hacer todos los preparativos necesarios á un viaje tan largo como el que debíamos emprender, en el que además se combinaba la parte de duda ó ensayo que teníamos que resolver con el de mantenernos en un pie de guerra activa, pues nos disponíamos á entrar en campaña; se comprenderá, repito, que el mes de Enero que pasamos en Cádiz preparando la marcha fuese atareadísimo, pues á los preparativos ordinarios de todo buque se unían los especiales que adoptamos para no dejar al azar más que lo que fuera absolutamente inevitable.

Listos completamente, y deseosos de dar comienzo á la empresa que nos habíamos propuesto, saliamos de la bahía de Cádiz el día 4 de Febrero de 1865, á las cuatro y media de la tarde, con tiempo hermoso, anocheciendo á la vista de la farola, y amaneciendo al siguiente día ya en alta mar, sin tierra á la vista. El ensayo había comenzado, y á la verdad, la primera prueba no nos dejó muy satisfechos, pues habiendo encontrado mar gruesa tendida por el través, y como el viento que reinaba no tenía fuerza suficiente para sujetar al buque á favor del velámen, resultaban los balances de tal intensidad, que excedían á cuanto habíamos visto en los diversos barcos en que habíamos navegado.

La amplitud de los balances llegó al extremo de hacernos modificar la tablilla del cuaderno de bitácora, y dando menor importancia á la temperatura del agua del mar en la superficie y á la densidad específica, reservamos esas dos casillas para consignar en ellas el número de balances y su amplitud.

Estos eran siempre diez por minuto, cinco á cada banda, y llegaron hasta el punto de medir uno 68° de un extremo á otro. El movimiento era lento, empezaba el buque á caer sobre un costado, y parecía que no iba á concluir nunca, volviendo luego al otro en la misma forma y con igual lentitud.

Esto hacía molestas las maniobras ó imposibilitaba todo ejercicio militar, preocupándonos la posibilidad de que faltase alguna trinca de la artillería, pues si llegaba á soltarse un cañón, nos hubiera dado mucho que hacer.

De esta primera observación resultaba la fragata inútil como buque de guerra con mar tendida de través, pero como cualquier otro acorazado que se encontrase á nuestro lado, correría igual suerte, no tenía más importancia el hecho que la de tener que aplazar un combate para mejor ocasión.

Más adelante la tuvimos de ver que la fragata se defendía admirablemente de la mar en otras posiciones, pero por de pronto se tomó la providencia de dirigirnos á Canarias, pues aunque no pensábamos tocar en esas islas, la prudencia aconsejaba que hiciéramos el viaje pensando siempre en un puerto de refugio, por si las circunstancias lo hacían necesario.

El día 8 de Febrero pasábamos próximos á Tenerife, y de allí nos dirigimos á las islas de Cabo Verde; el 10 se cortó el trópico de Cáncer y el 13 á mediodía fondeamos en Porto Grande de la isla de San Vicente.

En los nueve días que duró esta navegación, habíamos aprendido que la fragata lo hacía muy mal con mar tendida de través, única posición en que pudimos observarla.

Cuatro días estuvimos en San Vicente tomando carbón, de cuyo combustible no solo llenamos las carboneras del buque, sino cuantos espacios había disponibles, pues como la travesía que íbamos á emprender era muy larga, nos convenía llevar la mayor cantidad posible de este combustible.

Nada diré de las islas de Cabo Verde, ó mejor dicho de San Vicente, única que conozco.

Como depósito de carbón, está muy bien situado y admira-

blemente servido; fuera de esto es un arenal sin agua, ni vegetación de ninguna clase, con una población miserable compuesta de negros, que todos sin exceptuar sexo ni edad trabajan en el embarque y desembarque del carbón, única cosa que lleva los buques á esa desolada isla.

Como si el Océano hubiera querido probar el temple de ánimo de nuestro jefe, haciéndonos pasar verdaderos malos ratos en la travesía de Cádiz á estas islas, y al ver que no habían sido causa bastante para hacerlo retroceder, desistiera de su empeño, cambió de sistema en términos que se nos presentó con toda la belleza y esplendor de sus días de calma y brisa bonancible, desde el momento que abandonamos las islas de Cabo Verde para dirigirnos al Río de la Plata.

Recorríamos la zona tórrida mecidos dulcemente por las insensibles olas de una mar tranquila que apenas rizaba la suave brisa de los vientos generales, que aprovechábamos llevando todo el aparejo, y al mismo tiempo cuanta manguera y aparato de ventilación podíamos utilizar además del mecánico, que trabajaba á toda fuerza para renovar aquella atmósfera de fuego que producía el esplendoroso sol intertropical, contra el que no siempre podíamos emplear un toldo que nos defendiese de sus rayos.

El 24 de Febrero, á las tres de la tarde, se cortó la línea con un calor sofocante por estar cargadísima la atmósfera, pero al día siguiente las continuas lluvias refrescaron algo el ambiente.

La fragata entraba en el hémisferio S.; el 7 de Marzo salía de la zona tórrida cortando el trópico de Capricornio, y llegaba al Río de la Plata el 13.

Esta travesía hecha en bellísimas condiciones, se prestó á toda clase de ejercicios militares incluso de fuego, y aprovechando los vientos favorables, se apagó la máquina y navegamos á la vela para economizar carbón.

Cuando se iba á la vela, que aunque el buque se manejaba bien andaba con una lentitud desesperante, se aprovechaban esas condiciones pora poder llevar un blanco de remolque, y hacer sobre él ejercicio de tiro con carabina.

Uno de los días, el 9 de Marzo, terminado aquel, se pescó un dorado, al que se le encontraron en el buche 32 balas de carabina, que sin duda cogía cuando perdida la velocidad inicial, se iban hacia el fondo; pero lo prodigioso no es la agilidad y destreza de este pez, lo admirable es su estupidez que lo llevó hasta tragarse 32 balas, sin darse cuenta de que no eran comestibles.

Refiero este hecho, porque en la fragata tuvimos todos buen cuidado de consignarlo en los libros de bitácora y nuestros diarios de navegación, pues dado lo extraño y hasta inverosímil que parece, tuvimos el temor de que se pusiera en duda nuestro aserto, lo que trato y trataré siempre de evitar, máxime cuando tengo muy presente el dicho de uno de nuestros compañeros de viaje, el malogrado teniente de navió D. José Pardo de Figueroa, que constantemente decía «que por lo que se alegraba dar la vuelta al mundo, era porque no le contasen mentiras»; razón poderosísima para no contarlas yo.

Al fondear en Montevideo, habíamos resuelto una buena parte del problema, la de las condiciones higiénicas del buque y el modo con que se podían soportar los calores de la zona tórrida dentro de la coraza.

El ensayo nos había satisfecho por completo; no así la parte marinera que aún se nos presentaba casi tan desconocida como el primer día.

La presencia de la fragata en el Río de la Plata, produjo como no podía menos de suceder, una gran curiosidad, especialmente en las marinas extranjeras que siempre tienen representación en aquellas aguas, y fué tema largamente discutido el de las probabilidades de éxito que tenía para hacer el paso del Magallanes.

Pero antes de llegar á él, y ya que estamos en la capital de la República Oriental del Uruguay, hablemos algo de ella, por más que sea conocida para esta Sociedad.

El país parecía estar de fiesta; por todas partes se preparaban festejos y espectáculos públicos para obsequiar á un ejército vencedor; pero al tratar de investigar la causa, al descorrer el velo de esta aparente alegría, se veía el cuadro tristí-

simo que sobre un fondo de luto y sangre presentaba una de esas luchas civiles terribles en que todos los muertos son hermanos, en que se viste de verdadero luto á la patria; pero por si esto fuera poco, sobre las víctimas pasadas se preparaban otras nuevas, pues estaba declarada una guerra extranjera.

El origen de tanta desdicha era el siguiente:

Siendo presidente de la República el ilustrado doctor Berro, jefe del partido conservador, ó sea el blanco, según le llaman en el país, se sublevó contra él el general Flórez, que lo era del partido avanzado ó colorado, y empezó una de estas guerras que hacía más mortífera el sistema de lucha á la desbandada que habían establecido en los bosques, pues los sublevados no tenían ejército suficiente para presentar batallas en forma.

En estas circunstancias, reclamó el Gobierno del Brasil el pago de una antigua deuda, á lo que se negó el del Uruguay, expresando las circunstancias en que se hallaba, que como no fueron atendidas por el Brasil, dió origen al cambio de notas diplomáticas tan enérgicas que concluyeron por una declaración de guerra.

Entablada esta, el general Flórez tuvo la poco envidiable idea de unirse al ejérto brasilero, y con él sitiaron á Paysandú 13.000 hombres, que fué heróicamente defendido por el general Leandro Gómez al frente de 700 que sucumbieron heróicamente en las trincheras, mientras la escuadra brasilera reducía á escombros la ciudad.

De este modo llegó fácilmente á Montevideo el ejército vencedor, y gracias á la mediación de las potencias europeas pudo evitarse mayor derramamiento de sangre, entrando Flórez á ocupar la presidencia de la República, cargo que quizás por no bien adquirido no pudo disfrutar mucho tiempo, muriendo en él asesinado...; pero entonces ya no estaba allí la *Numancia*.

En el centro de la América del Sur, ocupando su corazón, digámoslo así, existe, ó mejor dicho, existía una nación poco menos que desconocida, de la que supo hacer un país excepcional el doctor Francia, que ha pasado á ser un héroe legendario.

Este país, isla interior, formada por varios ríos que al cir-

cundarla la hacían más impenetrable que la famosa muralla de China, es el Paraguay.

Ejercía en él la dictadura López, y al encontrar poco correcta la acción del Brasil en el Uruguay, protestó contra ella; mas como su protesta fué desatendida, se dejó de diplomacias é invadió las provincias limítrofes del imperio.

Para llevarlo á cabo, solicitó de la República Argentina la autorización competente para pasar sus tropas por la provincia de Corrientes, lo que le fué negado; pero conceptuando López más breve tomarse las cosas por su mano que invertir tiempo en prácticas cancillerescas, se apoderó de esta provincia, y por ende se encontró de repente en guerra contra estas tres naciones, que se aliaron contra él.

En Diciembre del 64 tuvieron lugar estos acontecimientos, de modo que en Marzo inmediato, cuando llegó la *Numancia*, se hallaba el ejército brasilero acampado en las inmediaciones de Montevideo, y la escuadra que al mando del barón Tamandaré debía forzar los pasos del Paraná.

Pero dejemos á los paraguayos sostener esta gigantesca lucha contra tres naciones á un tiempo, pues aún volveremos á encontrarlos sin que hayan podido exterminarlos á pesar de no ocupar ni la vigésima parte del territorio que los aliados, y volvamos á Montevideo, donde la fragata se alistaba para proseguir su viaje, mientras los orientalistas y españoles residentes allí nos obsequiaban dándonos varias fiestas, entre las que citaré una comida á que nos invitó Buchental, á la que asistieron los ministros no pudiendo hacerlo el presidente de la República por impedírselo sus ocupaciones, y una gira campestre que nos dió el Sr. Cibels á su matadero, en el que hoy se hace el extracto de carne, y entonces no se sabía más que salarla.

Es una cosa verdaderamente curiosa ver funcionar á esta fábrica de salazón, en la que en la época de la matanza, que no era entonces, se sacrifican 1.000 reses vacunas al día, pero que nosotros solo lo vimos funcionar con una veintena.

El edificio, que es mucho más largo que ancho, tiene en una de sus grandes fachadas un enorme corral en el que se encie-

rra el ganado, al que acosan los pastores, obligándole á entrar por una porción de puertas que tiene la fábrica, y que por su forma de embudo no pueden dar paso más que á una sola res.

Al entrar esta, recibe la puntilla de un individuo que se halla junto á la puerta, defendido por una barandilla de madera, y cae muerta ya sobre un carrito que corre por unos rails para que en las diferentes pilas que hay de lavado y salazón le vayan haciendo todas las operaciones de limpieza y preparación.

La habilidad consiste en matarlas al pasar; y los hombres encargados de esta operación, que se hallan más altos que el animal, le tiran la puntilla con tal precisión, que es rarísimo que yerren el golpe.

Si esto sucede, es un conflicto, porque el animal cae sobre una plataforma giratoria que da vuelta y lo tira al carrito, y si esta operación se ejecuta con un toro vivo, por manso que se le suponga, es de presumir que no le hiciera gracia la broma.

Nuestra visita al matadero terminó con una función de enlazado de reses, espectáculo que puede llamarse clásico del país.

Subimos á la tapia del corral, que merced á la doble barandilla que tenía, constituía un sitio cómodo y de altura conveniente para dominar bien al ganado.

A nuestro lado se colocó un reputadísimo enlazador, verdadero maestro del arte, que enlazó á cuantas reses echaron los pastores á la carrera, algunas á distancias extraordinarias; pero en lo que hizo verdaderos prodigios de habilidad, fué cuando reunido el ganado en un ángulo del patio estaba en masa tan compacta, que los animales levantaban la cabeza para respirar, formando un apretado haz de cuernos, del que sacaba al que se le señalaba sin enganchar á ningún otro.

Pero no se crea que este enlazador era un hijo de las pampas, un semi-indio, nada de eso, él, la mayoría de los pastores y casi todos los cacheteros eran vascos, ninguno había nacido en el país.

Veinte días después de nuestra llegada al Río de la Plata lo abandonamos para proseguir nuestro viaje. El 2 de Abril salíamos juntos de Montevideo, la *Numancia* y el transporte *Marqués de la Victoria*, que nos llevaba carbón al estrecho de Magallanes para que no careciéramos de un elemento tan importante en los mares tormentosos en que nos íbamos á ver y donde la máquina nos era de absoluta necesidad, pues no podíamos confiarnos á la vela.

Ya en la desembocadura del Plata, hubo una avería en la máquina que tuvo la importancia suficiente para hacernos fondear en el Banco Inglés, pero que á las veinticuatro horas proseguíamos nuestro viaje.

La navegación hasta el día 10 se hizo sin incidente notable, teniendo que variar constantemente la fuerza de la máquina para conservarnos junto al *Marqués de la Victoria* que andaba mucho menos; pero al hallarnos en el paralelo 52 S., se dejó sentir la influencia de estas latitudes, declarándose ya duro el viento que había ido arreciando en los últimos días.

Había llegado la ocasión que tanto deseábamos de poder probar el barco.

Como el *Marqués de la Victoria* vencía con gran dificultad la gruesa mar que teníamos de proa, hubo necesidad de decirle que maniobrase con independencia, y entonces la *Numancia*, forzando de máquina, emprendió la lucha con el temporal.

Grande fué nuestra satisfacción al ver lo bien que se defendía; las olas chocaban contra la proa con esa impetuosidad de los temporales de las altas latitudes que no se parece á nada, y aunque al golpe paraban al buque que iba lanzado con bastante fuerza, apenas embarcaba agua.

La potencia desarrollada por la máquina hubiera hecho andar á la fragata 10 millas en otras circunstancias, en aquellas avanzábamos 4½, casi en la dirección que deseábamos.

La noche del lunes Santo, 10 de Abril de 1865, nos hizo comprender á todos que teníamos buque, que la navegación estaba asegurada, y que la fragata, poniendo la proa al temporal, se defendería siempre bien y no tendríamos nada que temer.

Al día siguiente embocábamos el Estrecho de Magallanes, dejando caer el ancla en la bahía Posesión.

No trataré de establecer comparaciones entre los grandes navegantes de la antigüedad, ni puede entrar en los límites de esta conferencia el ocuparse de los grandes hombres de otros siglos; pero sí diré que, para el que ha pasado el Estrecho que lleva el nombre de este marino ilustre, al que ha sentido esas rachas tremendas capaces de voltear á una fragata que salen de los múltiples ventisqueros que á cada paso se encuentran, el que se ha visto á merced de las corrientes que con una velocidad de 8 millas por hora arrastran al buque y lo precipitan, ó sobre los bajos que hay, ó contra las costas escarpadas é inhospitalarias que están cubiertas de las nieves perpetuas, donde la intensidad del frío presenta esos colores rojo y azul que en la nieve producen unas vegetaciones microscópicas; el que ha pasado, en fin, el Magallanes con los grandes elementos del día y recuerda los que tuvo su descubridor, es evidente que si cree haber hecho algo de provecho tiene que reconocerse muy pigmeo y admirar más y más á aquel coloso.

Buena prueba es de las dificultades de esta peligrosa navegación, el que los buques de vela todos prefirieran y aun hoy sigan prefiriendo el montar el cabo de Hornos á hacer la navegación del Estrecho; solamente con vapores que cuenten con potencia de máquina suficiente para vencer la fuerza del viento contrario y sobre todo la impetuosidad de la corriente, puede aventurarse á hacer ese paso, teniendo de antemano estudiadas las mareas y habiendo resuelto el puerto en que ha de pasarse la noche, pues no es posible navegar más que de día.

A todas estas dificultades se agregaba otra más para la *Numancia:* su excesivo calado.

No había entrado nunca en el Estrecho de Magallanes ningún buque de las dimensiones de la *Numancia*, y donde los demás habían encontrado el paso franco, podía haber un gravísimo peligro para este, máxime en la primera parte de él, ó sea la oriental, en que abundan los bajos fondos.

Dos días necesitamos para llegar al puerto del Hambre desde la bahía de Posesión, pues el primero, que habíamos contado

llegar al N. de la isla de Santa Isabel, la fuerza del viento contrario nos obligó á retroceder al de San Gregorio. En el del Hambre tuvimos que cambiar de fondeadero por haber encontrado un bajo próximo á donde estábamos, que no lo marcaban las cartas.

Aquí habíamos dado cita al *Marqués de la Victoria*, cuando el temporal nos separó, y mientras llega, justo es que bajemos á tierra, que pisemos esas playas patagónicas tan desconocidas, que penetremos los secretos de ese Sur de América tan ignorado y que dediquemos un recuerdo á nuestros antepasados y veamos por qué á la Colonia de Sarmiento, que debió llamarse Ciudad del Rey D. Felipe, se le llama Puerto del Hambre.

En 1579, con objeto de impedir las piraterías de la escuadrilla del inglés Drake, se organizó en el Perú una expedición al mando del caballero español Pedro Sarmiento de Gamboa, que salió del Callao en Octubre, y después de reconocer minuciosamente el Estrecho llegó á España á los diez meses de viaje.

Aquí trabajó Sarmiento con una constancia inquebrantable hasta que obtuvo del rey D. Felipe II que se organizara una expedición para poblar el Estrecho, que salió en 23 naves al mando de D. Diego de Flores.

Fácilmente se comprenderá que este y Sarmiento fueron incompatibles, y en los dos años escasos que estuvieron discurriendo por las costas de América estos buques, fueron tantos los disgustos, escándalos y choques que tuvieron, que Flores abandonó á Sarmiento, volviéndose á España con todos los recursos, lo que no fué causa bastante para arredrar á este, que con 5 naves que le quedaron salió de Río Janeiro para el Estrecho, fondeando en su embocadura hasta que el tiempo le permitiera internarse.

Desembarcó 300 hombres y dió comienzo á edificar la ciudad de Nombre de Jesús, y cuando no tenían estos en tierra todos los elementos de que podían disponer, un temporal obligó á los buques á levar y salir á la mar. Uno se perdió en la costa, y 3 desertaron, volviendo á España, quedando reducidos á la

nao *María*, que por fin pudo entrar en el Estrecho y dirigirse á este puerto, mientras Sarmiento, con 100 hombres, lo hacía por tierra, llegando á reunirse al fin después de haber tenido entre mil obstáculos que vencer el sostener una lucha con los patagones, á quienes dispersaron con muerte de su jefe.

Así fundaron la ciudad del Rey D. Felipe, separada 70 leguas de la Nombre de Jesús, dos poblaciones españolas en la costa patagónica, de las que Sarmiento, que era el alma, se vió separado por un temporal que le cogió cerca de Nombre de Jesús, obligándole á ir á Río Janeiro.

No habiéndoles podido enviar recursos á estos infelices, fueron pereciendo miserablemente, en términos que dos años después, cuando llegó la expedición inglesa, compuesta de 3 navíos, que mandaba el inglés Candisk, solo vivían 15, y de estos recogió 1, dejando á los 14 restantes sin auxiliarlos, para que perecieran como sus compañeros.

Este hecho y este apellido inglés deben conservarse para perpetua memoria; siendo él el que bautizó á este puerto con el fatídico nombre del Hambre que aún conserva.

En este sitio fué donde Chile fundó su colonia penitenciaria, en la que, sublevándose los soldados y deportados, asesinaron al gobernador y sus defensores, embarcándose para su patria, donde se les recibió como merecían.

Todavía pudimos nosotros ver los restos de esta colonia, pues aún se conservaban algunas ruinas, entre las que como veíamos salir humo, supusimos que encontraríamos á los salvajes, lo que nos hizo buscarlos con gran empeño, sin conseguirlo hasta el siguiente día, en que fueron ellos á bordo.

Es verdaderamente curioso el modo que tienen los salvajes de conservar el fuego tapándolo con tierra en forma de un horno especial, al que dejan muy poca respiración, consiguiendo conservarlo así mucho tiempo, tanto, que cuando nosotros lo encontramos no se veían huellas recientes de sus pisadas.

Pocos desencantos pueden experimentarse tan completos como el que tuvimos nosotros á la vista de los salvajes del puerto del Hambre, que habían venido en una piragua que salió del río San Juan.

Por más que todos los navegantes hacen una gran diferencia entre los patagones propiamente dichos, ó sean los habitantes de las tierras llanas, que es la parte oriental de la América y los de las montañas que forman ese dédalo de islas llamado Tierra de Fuego y las estribaciones de los Andes, á los que llaman indios; aunque todos convienen en que estos son más bajos que los patagones, creíamos, sin embargo, hallar hombres menos raquíticos que los que se nos presentaron, pues eran bajos, regularmente formados, de facciones abultadas, extraordinariamente sucios y apestando á marisco de una manera bien poco grata por cierto.

La verdad es que la temperatura que hacía no convidaba á bañarse, pero de eso á pasarse la vida en seco como parecía que les sucedía á esos desgraciados, media un abismo.

Los hombres llevaban echadas sobre los hombros una piel de guanaco, que se sujetaban en el cuello con un nudo de cuerda, conservando todo el pecho y las piernas al descubierto, excepto lo poco que les cubría el taparrabo, que era, ó de la misma piel, ó de avestrúz; las mujeres llevaban la piel puesta por debajo de los brazos, tapándole desde el pecho hasta las rodillas.

Unos y otros llevaban el pelo largo, de unos 20 á 30 cm., cortándose únicamente el de la frente, de modo que no les tapase los ojos, y se lo sujetaban con las ondas, que al mismo tiempo que de adorno les sirven de defensa. Estas y todas las cuerdas que usan están hechas de tripa de pescado.

Las flechas tienen la punta de piedra aguzada ó de hueso de algún animal, son extraordinariamente toscas, muy pequeñas, y aunque ellos las disparan con verdadera habilidad no nos parecieron armas muy temibles.

Lo que encontramos más extraño fué el verlos constantemente tiritar de frío, pues si estaban así en la mejor estación, que era cuando nosotros pasamos, no se concibe cómo soportan el invierno; esto hace que manejen el fuego de una manera admirable, habiéndonos llamado la atención el que lo traían en su tosquísima piragua, y ni quemaba la embarcación ni se apagaba, á pesar del agua que tenía dentro en bastante cantidad.

La temperatura que teníamos oscilaba entre 2° de frío y 7 de calor; cierto es que los vientos tremendos que reinaban, como venían de los ventisqueros, que estaban cubiertos de nieve, se hacían sumamente desagradables, por lo que aquellos infelices salvajes, que iban casi enteramente descubiertos, nos daban verdadera compasión.

A uno que parecía ser el jefe y que llevaba las mejillas pintadas de encarnado, se le vistió con un traje completo, en el que no faltaba ni el sombrero de copa alta.

A pesar de ser la ropa que se le dió de verano, dejó de tiritar en el acto y se le conocía en la cara el bienestar, por más que se le notaba lo mucho que le estorbaban los pantalones para andar.

Nos fué absolutamente imposible entenderles ni una sola palabra, ellos repetían con gran facilidad las nuestras, no sucediéndonos á nosotros lo mismo. Mucho nos dió que hacer el que constantemente decían *capitan cirru*, y hasta después que salimos del Estrecho no comprendimos que debían referirse al capitán de la marina inglesa Fitz Roy que estuvo mucho tiempo levantando los planos del Magallanes.

A los dos días de fondear en el puerto del Hambre lo hizo el *Marqués de la Victoria* á quien el temporal maltrató más que á nosotros, y reunidos con sus oficiales exploramos el río San Juan siguiendo su orilla izquierda con objeto de ver á los salvajes en sus moradas.

Sea porque nos vieron armados ó porque los tiros que disparábamos á los patos salvajes les causaran miedo, ó porque no tuvimos la habilidad de hallar sus huellas, el caso es, que no los encontramos, y aunque volvieron al siguiente dia á bordo, como no los entendíamos, habíamos satisfecho la curiosidad y tenían más de repugnante que agradables no les hicimos ya gran caso.

Concluído de tomar el carbón que nos trajo el *Marqués de la Victoria*, continuamos la navegación del Estrecho el 19 de Abril.

Aquel día montamos el morro de Santa Agueda, extremidad S. de la América dentro del Estrecho que se encuentra en los 54° de latitud.

Es imposible concebir espectáculo tan grandioso como el que presenta el Magallanes á partir de este punto. Por un lado lo forma la costa de América, elevadísima como toda la cordillera de los Andes que aquí empieza ó concluye según se quiera; y por el otro la Tierra del Fuego más alta aún si cabe y en la que se ve la enorme montaña que formó parte de la gran cordillera y que ha sido desgarrada en mil y mil pedazos.

¡Qué espantoso debió ser el cataclismo geológico que formó este estrecho arrancando este pedazo de los Andes!

Si en una mole de cristal se descargase un fuerte martillazo no se rompería en tantos pedazos y pedacitos como está dividida la Tierra del Fuego.

El dédalo de canales que se forman entre tanta isla ó mejor dicho entre tanta montaña cuya mayoría son inaccesibles, y entre los que descuella el llamado de las Nieves por su tamaño, tortuosidades y elevación de los montes que lo forman, en cuyos ventisqueros se ven las nieves roja y azul, es decir, el máximum de frío: ese laberinto, ese conjunto de montañas de formas tan extrañas causan un verdadero asombro.

La soledad tan espantosa que allí reina, pues no se ve vestigio de sér humano, el silencio sepulcral solo interrumpido por el graznido del pato salvaje ó por los resoplidos de las ballenas y lobos marinos que allí abundan, formaban el cuadro en que se destacaba la *Numancia* que navegando con toda la impetuosidad de su potente máquina se sentía orgullosa de haber llevado á cabo lo que ningún acorazado había podido hacer, pasearse en los 54° de lat. S.

Aquella noche la pasó en Fortescue, á donde llegó poco después la corbeta peruana *Unión*, la que salió al amanecer, delante de nosotros pero la pasamos antes de desembocar.

En la tarde del 21 salía la *Numancia* al Pacífico, que nos recibía con un fuerte chubasco de granizo en el momento de llegar al final de la Tierra del Fuego, que es algo más baja y á la que se llama Tierra de la Desolación...

¡Jamás he visto nombre mejor puesto!

A medida que ganábamos hacia el N. íbamos moderando

la fuerza de la máquina para ahorrar combustible y cuando el tiempo lo permitió guindamos los masteleros que llevábamos calados, dimos las velas y hasta apagamos la máquina para aprovechar el viento.

El 27 llegamos á Valparaíso donde estaba la corbeta *Vencedora* de nuestra escuadra, y sin fondear recibimos la visita de su comandante y nuestro cónsul, y como no tenían orden ninguna que comunicarnos continuamos para el Callao pasando por las Chinchas.

Antes de llegar á estas, experimentamos el curiosísimo efecto de la mar de leche.

En la noche del 3 al 4 de Mayo, de una á dos en medio de una oscuridad profundísima apareció el mar completamente blanco, iluminado con una luz fosforescente que se asemeja mucho á la que reflejan los objetos á que se ha dado la pintura luminosa.

Tanto la reventazón de las olas como la que formaban á proa de la fragata al romper el mar, despedían unos destellos de luz que iluminaban por completo el costado.

Este fenómeno, atribuído á la presencia de miriadas de animalillos, es mucho más potente de lo que puede creerse.

En la tarde del 4 pasamos á la vista de las Chinchas, tan próximos á ellas que puedo expresarlo con esta frase: estábamos á tiro de nariz.

Pocas cosas pueden encontrarse tan curiosas como estas islas, y aun concediendo que para reunir la cantidad de guano que hay, ó mejor dicho hubo en ellas, es indispensable que no llueva en ese punto, pues de otro modo las aguas le arrastrarían; se necesita una cantidad de tiempo muchísimo mayor de la que con el mejor deseo han dado algunos de vida á nuestro planeta.

Tres son las islas Chinchas además de un islote pequeño á que se llama la boya, y que se hallan colocadas en una dirección casi N.-S.

La del N. estaba ya completamente limpia de guano, habiendo tenido un espesor de 200 piés ingleses las capas que le extrajeron, la del centro que estaba en explotación

llegaba á los 160 piés de espesor y la del S. estaba sin empezar.

Como es verdaderamente curioso esta inmensa cantidad de guano y todos los trabajos de explotación de estas islas adquirí en Lima una colección de fotografías, que tengo el gusto de presentar, en las que por la comparación con los hombres que se ven en ellas se puede apreciar bien las elevaciones de los cortes.

Bien desagradable es por cierto el comercio del guano para todos los que toman parte en él.

Los operarios destinados por el Gobierno del Perú para estos trabajos son: ó presidiarios, ó chinos contratados. El tren de carga está muy bien entendido, pero los que son verdaderamente dignos de lástima son los tripulantes de los barcos, que á todas las molestias de un malísimo fondeadero donde les hacen permanecer cerca de noventa días que es el plazo de contrata en que se compromete el Gobierno peruano á cargarlos, tiene todas las molestias del fuerte olor á amoniaco que se siente, además de lo que quema, especialmente el aparejo, el polvillo impalpable de guano que el viento tiene en suspensión.

Un día de viento fuerte es una grandísima pérdida para el Gobierno del Perú, pues arrastra todo el guano que hay removido en los cortes y desaparecen con gran facilidad miles de toneladas.

Grandes recomendaciones hace el Gobierno del Perú, y hasta consigna la penalidad en que incurren los que en estas islas disparan armas de fuego ó hacen ruidos tales que ahuyenten á los pájaros, principales formadores de estos depósitos de guano; pero, á pesar de ello, los tripulantes de los buques ingleses, con el desprecio con que miran todo lo que no pertenece á su país, celebran siempre su salida de las Chinchas, no solo disparando tiros de fusil, sino también los de los cañones de aviso que llevan.

Esto ha hecho que los *contribuyentes*, nombre que con verdadera oportunidad dió Antequera á estos pájaros, porque son los que llevan las cargas del presupuesto peruano, hayan emi-

grado á unas islas próximas que se hallan junto á la costa de Arica, y que se llaman Blanca y las Paracas, donde se hace sensible el crecimiento del guano.

El 5 de Mayo, á las once y cuarto de la mañana, se incorporaba la *Numancia* á la escuadra, dando fondo en la bahía del Callao.

Quedaba, pues, cumplida la misión que el Gobierno le había confiado de reforzar la escuadra del Pacífico, para lo cual, descontando los treinta días que pasó en los diversos puertos en que tocó, había invertido sesenta en recorrer 3.000 leguas.

La gran cordillera de los Andes, en su vertiente occidental, después de formar la serie de mesetas á que debe su nombre, llega por algunos puntos, con sus estribaciones, á tocar las aguas del Pacífico, dejando en otros una faja estrecha entre las montañas y la costa.

Una sección de esta faja es la provincia de Lima, en cuyo puerto del Callao acababa de fondear la *Numancia*.

A nuestra vista se extendía la llanura que termina en el monte de Amancaes, sobre cuya base se apoyan las últimas casas de la ciudad de los Reyes, que fundó el gran Pizarro, y que hoy se llama Lima, por corrupción del nombre Rimac, del río que la atraviesa.

Esta población, Chorrillos, cuyas playas es el puerto de cita de la sociedad elegante de Lima y el Callao, fueron los únicos puntos del Perú que pudimos visitar los tripulantes de la *Numancia*, no obstante nuestra larga permanencia en esta República; pero el estado de las relaciones de ambas naciones no nos permitió internarnos, no obstante la curiosidad que nos inspiraba el legendario valle de Jauja, aunque en nuestro afán quizás hubiera algo de capricho para poder decir á nuestro regreso. «He estado en Jauja.»

Es imposible, al desembarcar en el Callao y llegar á Lima en el ferrocarril que hace continuos viajes y traspone en unos minutos los 12 km. que separan ambas ciudades, contener la imaginación y no presentarse en primer término la gigantesca figura de Pizarro con toda la epopeya de la conquista, seguir las rencillas que ocasionaron su muerte, ver luego el vireina-

to con sus grandezas, sus miserias, sus rivalidades, y finalmente, la guerra que concluyó con la independencia del país.

De aquí resulta que nuestra primera visita fué á la Plaza Mayor, en que se alza el modestísimo palacio del presidente de la República, construído en el mismo sitio en que estuvo el de Pizarro, y donde fué vilmente asesinado; el callejón que está enfrente, por donde fueron los asesinos, y la catedral, que se halla en medio, cuyos cimientos puso Pizarro y en cuya cripta se conserva su cabeza.

Parecíanos como un deber rendir este tributo, y una vez hecho, nos pusimos á recorrer la ciudad, que es de más de 100.000 almas, de calles rectas, perpendiculares y paralelas entre sí, atravesada por el Rimac, del que se toman las aguas para formar un arroyo en el centro de las calles que llevan la dirección del río, y que, aunque debería servir de aseo á la población, constituía un foco de inmundicia por arrojarse en él cuanto querían los vecinos.

Es verdaderamente doloroso que una población tan llana, de construcción tan moderna y con elementos para ser una joya, esté tan abandonada y sucia.

No contribuye poco á la falta de aseo de la ciudad el no llover nunca; pues, aunque los relentes que hay todas las noches, dan la humedad suficiente y aun acusan en un pluviómetro la misma cantidad de agua al cabo del año que la que llueve en otro paraje cualquiera, el caso es que, como el agua no cae con la fuerza de la lluvia, no lava, como en los demás países, las fachadas de los edificios; resultando que, especialmente en los templos y conventos, cuyos moradores no se fijan en la exterioridad como los propietarios de las casas, están llenos de telarañas casi seculares, donde se ha ido depositando el polvo de mucho tiempo, contribuyendo, no solo á afear y ensuciar los edificios, sino á que toda la población presente muy mal aspecto; pues la *municipalidad*, como llaman allí al Ayuntamiento, no se toma la molestia de ocuparse del aseo público.

El mal aspecto que presenta la ciudad se olvida pronto al contemplar la belleza, tan justamente elogiada, de las limeñas,

que son muy dignas de su merecida fama, por más que le sea muy difícil á un español encontrar encantos fuera de los que tienen sus compatriotas.

Larga fué la permanencia de la *Numancia* en las aguas del Pacífico, especialmente en las costas chilo-peruanas; y á la verdad, al mismo tiempo que deseo tocar muy ligeramente los episodios que sucedieron en aquella campaña, porque no quiero abrir heridas que hoy están cicatrizadas, ni contar glorias en las que, al haber tomado parte, parecería como que trabajaba en alabanza propia, tampoco quiero suprimirlas por completo, porque mi silencio quizás, ó se atribuyese á falsa modestia personal, ó á no querer elogiar cual se merece el mérito de mis compañeros.

Dos asuntos importantes se suscitaban en el Pacífico cuando llegamos con la *Numancia;* las contestaciones que nuestro representante en Chile, Sr. Tavira, sostenía con aquel Gobierno, y la sublevación que había estallado en el Perú contra el presidente Pecet por el tratado de paz firmado con España.

El Sr. Tavira llegó un día en que se dió por satisfecho con las explicaciones dadas por el Gobierno chileno, á pesar de ser exactamente iguales en la forma y en el fondo á las que había rechazado antes, lo que hizo que nuestro Gobierno lo relevara del cargo, no prestase su conformidad á lo propuesto por él y nombrara al general Pareja, que mandaba la escuadra, representante de España en aquella República, á la que debía pedir una reparación.

Con este motivo salió el general con toda la escuadra para Chile, dejándonos solo á la *Numancia* en el Perú, donde, como digo, había estallado una rebelión contra el Gobierno del presidente Pecet.

Es imposible concebir mayor número de tropelías, crímenes y falsedades que los que cometieron los sublevados para apoderarse de la escuadra peruana. Citaré algunos.

Mandaba esta escuadra el general Panizo, que arbolaba su insignia en la fragata *Amazonas,* con la que salió para Arica, llevando tropas que debían batir á los insurrectos.

Fondeado en aquel puerto, durante la noche los sargentos de esas tropas asesinaron al oficial de guardia y entraron á sangre y fuego en las cámaras, donde mataron al general y cuantos oficiales tenía el buque, á los que cogieron durmiendo y á quienes ni siquiera se intimó la rendición.

Poco después llegaba á Valparaíso la corbeta *Unión*, que acababa de construirse en Inglaterra, y mientras se repostaba para continuar el viaje á su patria, el representante de ella, general Castillo, que hacía poco había sido nombrado para aquel cargo y se le habían entregado 20.000 duros para gastos de instalación y representación, sublevó al buque y se fué con él á unirse á los insurrectos, habiéndose nombrado á sí mismo almirante, cargo que no le quisieron reconocer los demás sublevados, por lo que tuvo que emigrar para ocultar su vergüenza.

Llegada nuestra escuadra á Valparaíso, y no habiéndose prestado el Gobierno chileno á dar las satisfacciones que se le pedían, no hubo más remedio que declararle la guerra y entablar el bloqueo de sus puertos.

La revolución peruana, entre tanto, avanzaba y llegó á triunfar, uniéndose el Gobierno que estableció á Chile, haciendo juntamente con los de Bolivia y Ecuador la cuádruple alianza que dió por resultado que nos encontráramos con toda la costa de la América del Sur por enemiga, y en un estado de aislamiento y abandono que solo nosotros pudimos apreciar en toda su magnitud.

La oposición tan terminante que hizo nuestro representante en el Perú al deseo del comandante de la *Numancia*, D. Casto Méndez y Núñez, de apoderarse de la escuadra peruana que entró en el Callao, y el haber salido esta antes de declararnos la guerra para unirse á los barcos chilenos, según nos aseguraron, fué causa de que resolviese abandonar aquel puerto y marchar á incorporarnos á la escuadra, como lo ejecutó el 6 de Diciembre, llevándonos al *Marqués de la Victoria*, que estaba con nosotros, llegando al puerto chileno de Caldera el 12.

Allí supimos la desgraciada muerte del general Pareja, por lo que correspondió el mando de la escuadra á Méndez y Nú-

ñez, que pasó á arbolar su insignia á la *Villa de Madrid*, tomando desde aquel momento el mando de la fragata D. Juan Bautista Antequera.

El nuevo jefe de la escuadra dispuso reconcentrar esta en Valparaíso, y como á salir del Callao, lo habían hecho también á la vela dos buques que formaban nuestro convoy y que iban mandados por los alféreces de navío marqués del Viso y D. Antonio Armero, que pertenecían á la dotación de la *Numancia*, quedamos en el puerto de Caldera esperando su llegada en unión de la *Berenguela*.

En este intervalo se tuvo noticia de que en el inmediato puerto de Calderilla, ó Inglés, se estaba preparando un vapor para servir de torpedero, y comisionaron al teniente de navío D. Santiago Alonso, á cuyas órdenes iba yo, para que con la lancha de vapor y un bote de la fragata apresásemos al vapor.

Como en este hecho tomé una parte tan activa, y ha sido descrito, entre otros, por nuestro compañero de viaje el ingeniero naval D. Eduardo Iriondo, alma de la expedición, poeta facilísimo y felicísimo, lazo de unión entre todos los compañeros, cronista humorístico del viaje, autor de dos poemas sobre él, interminable uno, según su título, y en nueve cantos y una piedra el otro; como nuestro querido Iriondo, una de las infinitas víctimas de la fiebre amarilla en la Habana poco después de nuestro regreso á España, lo ha descrito, repito, me concretaré á decir que, no obstante habernos tenido que batir solo con el cañón de la lancha contra 500 hombres, se cumplió el objeto de la expedición, pues se destruyó el vapor, perteneciéndole toda la gloria de las maniobras y combate á mi querido amigo Alonso, y á mí la fortuna de que la bala que me alcanzó apenas me lastimara.

Llegados los buques que se esperaban, y habiendo hecho Armero, en la *Valenzuela de Castillo* que mandaba, el viaje más azaroso, más expuesto y hasta temerario por el malísimo estado del buque, que flotaba de milagro, se resolvió nuestra marcha á Valparaíso á unirnos al resto de la escuadra el 13 de Enero de 1866, después de incendiar todos los buques apre-

sados que teníamos, y que nos embarazaban extraordinariamente, llegando á Valparaíso el 16.

Reunida de este modo toda la escuadra, y siendo la inacción del bloqueo una cosa tan contraria á nuestro carácter, resolvió el general buscar la escuadra aliada, cuyo paradero no se sabía á punto fijo.

Con ese objeto destacó á la *Blanca* y *Villa de Madrid*, que la hallaron y batieron en Abtao, no obstante su inferioridad en fuerzas, de cuyo hecho de armas no me ocuparé, por ceñirme exclusivamente al viaje de la *Numancia*.

De regreso á Valparaíso nuestras dos fragatas, y deseando Méndez y Núñez buscar personalmente á los aliados, una vez que ya se sabía su paradero, salió con la *Blanca* y *Numancia*, en la que arbolaba la insignia de jefe de la escuadra desde que dispuso la salida anterior de la *Villa de Madrid*.

El 17 de Febrero dejábamos á Valparaíso dirigiéndonos al archipiélago de Chiloe.

Pocos días después, desde el 22 al 24, el viento de SSE. refrescó en términos de hacerse duro. La *Blanca* no podía vencerlo á toda fuerza de máquina, por lo que hubo que capear el temporal. Era la segunda vez que se nos presentaba un mal tiempo, con el que había que luchar, y en esta ocasión, como en la otra, teníamos otro buque con quien compararnos; habiendo, sin embargo, la diferencia de que las circunstancias de guerra en que nos hallábamos no nos hubiesen permitido nunca abandonar á la *Blanca* por mucho que arreciara el temporal.

La *Numancia* capeó admirablemente, no tuvo necesidad de usar la máquina, lo hizo á vela solo, y en esta posición, con la gavia arrizada, trinquetilla y mesana de capa le ganaba en barlovento y distancia á la *Blanca*, sobre la que con frecuencia había que arribar para conservar la unión. Solamente al levantar la capa embarcaba agua con la mar de través, pues mientras capeaba, la cubierta estaba seca.

Complacidísimos de esta segunda prueba, no nos quedó duda alguna de que, mientras pudiéramos poner la proa á un temporal, no teníamos nada que temer; que de través lo hacía

muy mal, y en cuanto á correr, no nos hubiéramos atrevido á intentarlo.

El día 27, habiendo pasado por el S. de Chiloe, pues no intentamos el paso por el N. por la posibilidad de que estuviera obstruído con torpedos, fuímos á fondear en puerto Low, en la isla Guaiteca, donde nos preparamos, no solo para la peligrosísima navegación que íbamos á emprender por medio de un intrincado archipiélago lleno de bajos, sin buenas cartas, con las corrientes potentísimas que producen los grandes desniveles de las mareas, donde las neblinas son tan frecuentes como intensas; sino para que llegada la posibilidad de un combate, no nos estorbase el aparejo ni ningún otro objeto por marinero que fuera.

Si tratase de referir detalladamente la navegación de la *Numancia* por este archipiélago haría interminable esta conferencia, el mérito marinero de ella no ha sido discutido más que por los que la juzgaron temeraria y reputándola como locura creían que á pesar del feliz resultado debería exigírsele responsabilidad á quien la dispuso.

Basta recorrer el plano, y con decir que las dos fragatas llegaron hasta los esteros de Abtao, Tabon y Calbuco, después de haber fondeado en Puerto Oscuro, y que permanecieron en aquel laberinto hasta el 5 de Marzo en que salieron á la mar libre por el mismo sitio que entraron, se comprenderá lo que pasaríamos en esos seis días en que en una clara de neblina descubrimos un bajo que no estaba en las cartas y al que pusimos el nombre de *Numancia*.

El haber andado á tiros en Puerto Oscuro, es un pequeño detalle que no merece referirse; pero sí confesábamos todos que la cruz del mérito naval que se nos concedió por esta navegación creíamos haberla ganado, á pesar de no haber podido dar con el enemigo que supimos se había refugiado en el estero de Huito donde faltaba agua para la *Numancia*.

A nuestro regreso á Valparaíso tocamos en la isla Santa María y aunque el tiempo fué bueno las neblinas nos dieron que hacer.

No se perdió nuestro viaje á esta isla pues apresamos un

vapor con tropas chilenas y dos buques cargados de carbón que llevamos á Valparaíso de los que me tocó marinar uno.

Reunida la escuadra en Valparaíso, no habiendo forma de batir á la aliada y teniendo que terminar esta guerra, se resolvió el bombardeo de Valparaíso.

Por aquel entonces se habían reunido allí una escuadra norte-americana compuesta del monitor *Monadnock* que montaba artillería de 500 de ánima lisa y que había tardado cinco meses en hacer el viaje desde Nueva-York pegado á la costa, haciendo cortas travesías de puerto á puerto y rodeado de los vapores *Vanderbitt*, *Tous Karora*, *Powhatan* y *Mohongo* que estaban artillados con cañones rayados desde el calibre de 80 al de 200.

Los ingleses tenían dos fragatas de 50 y 44 cañones y un vapor con 4.

Consigno los calibres de la artillería de la escuadra americana, porque el mayor que teníamos nosotros era el de 68, y de este modo podrá darse todo el valor que tienen aquellas palabras de nuestro jefe cuando al oponerse estas dos escuadras aliadas á que bombardeásemos á Valparaíso, les dijo que lo haría aun cuando tuviese que batirse primero con ellos y pereciese en la demanda, pues le constaba que *España prefería honra sin barcos á barcos sin honra.*

Sobradamente conocidos son aquellos sucesos para que tenga ahora que repetirlos.

El 31 de Marzo, sábado de gloria y que fué poco glorioso por cierto para la nación que desmontó su artillería antes de batirse, después de haber transcurrido el plazo que se había dado á Valparaíso para retirar la gente y efectos que quisiera, y que no quiso aprovecharlo en estos últimos porque con las promesas de los jefes de las escuadras antes citadas que les aseguraron que el bombardeo no se efectuaría, ese día al ver el movimiento de los buques, pues todos, lo mismo los nuestros que los ingleses y norte-americanos, teníamos las máquinas encendidas, empezábamos á maniobrar; se subieron los habitantes de Valparaíso á las alturas que rodean la población, que está en forma de anfiteatro, para presenciar el com-

bate de las escuadras sobre cuya duración y resultados se habían hecho grandes apuestas que publicaron los periódicos.

Cruel debió ser su desengaño al ver que á una señal de la *Numancia* que estaba colocada en el centro de la boca del puerto se dirigían nuestros buques á tomar las posiciones que previamente tenían señaladas, mientras los ingleses y norteamericanos salían del fondeadero dirigiéndose á la mar.

Al hallarse cada uno en su puesto mandó la *Numancia* romper el fuego, y mientras nuestros buques bombardeaban la población, el acorazado con su gran bandera de combate desplegada permaneció quieto, fijo, en la boca del puerto, interpuesto entre las escuadras extranjeras y nuestros buques á quienes parecía proteger con su coraza.

Terminado aquel acto y cuando se creyó ya bien castigado á Chile, se mandó cesar el fuego, y entonces se hizo á las escuadras extranjeras la señal convenida de que podían volver al puerto, que era izar otra bandera española en un penol de la mayor.

Catorce días después salía la escuadra toda para el Callao á donde llegó el 25 en cuyo día se dió un plazo á los habitantes de este puerto para que se retirasen si no querían sufrir las consecuencias del combate y bombardeo.

El plazo espiraba el 29 y por si no se habían preparado bien para batirnos, en lugar de atacarlos aquel día lo dejamos para el 2 de Mayo, probando de este modo que no se había olvidado en España que más ó menos descendemos del ilustre manchego que inmortalizó á Cervantes.

El combate del Callao es sobradamente conocido en España para que vuelva yo á hablar de ese glorioso hecho de armas, en el que tomé una parte muy activa, por la circunstancia de que por mi antigüedad me correspondió mandar los 6 cañones de proa de la batería de *Numancia*, y estos fueron los que rompieron el fuego y terminaron el combate habiendo estado en acción sin descansar las cinco horas y diez minutos que duró.

Así es que para no cantar alabanzas propias, para no volver á recordar hechos que por algún tiempo separaron á dos

naciones que debieron mirarse siempre como madre ó hija, pasaría por alto este hecho si no hubiera necesidad de contar lo que á la *Numancia* se refiere, pues me he comprometido á describir su viaje de circunnavegación.

El día 2 de Mayo de 1866 amaneció con el cielo cargado de neblina, como si no quisiera presenciar el espectáculo que había de tener lugar tan luego despejase, como en efecto sucedió á las once de la mañana, hora en que después de los preparativos indispensables en estos casos, se dirigió la escuadra á las baterías del Callao yendo la *Numancia* á la cabeza para poder recibir, como debía, la primera embestida de los 96 cañones que tenían los enemigos, entre los cuales los había que disparaban proyectiles de acero de 350 y 500 libras de peso.

Los peruanos tenían establecidos en el punto que calcularon que se colocarían los buques una serie de torpedos fijos cuyos boyarines estaban pintados de distintos colores, sirviéndoles al mismo tiempo de puntos de mira para conocer la distancia á los buques y hacernos creer á nosotros que solo tenían ese objeto.

Entre ellos habían puesto una red de alambre para que enredara nuestros hélices y á fin de que la marejada no la arrastrase á mayor fondo estaba sujeta á tierra con un cable de alambre que al mismo tiempo serviría para incendiar los torpedos.

El general había estudiado en el plano el sitio más conveniente para situar la *Numancia* y resultaba que estando en el menor fondo en que debía colocar á la fragata nos quedarían las baterías á 1.600 m., por lo que recibí órden de arreglar las alzas para disparar con granada á esta distancia.

Los peruanos en el temor de un posible desembarco tenían además de la gente que cubría las baterías un fuerte contingente de infantería y caballería que hacían ascender á 15.000 hombres.

De estos, se hallaban una gran parte, sino todos, ocultos en un gran foso que había detrás de las baterías.

Cuando íbamos marchando hacia estas, la fragata lo hacía con gran lentitud, sondando constantemente para avanzar

siempre que el fondo lo permitiese, y tal fué el afán del general de acercarse que cuando giró el barco para presentar nuestra batería á los enemigos estábamos á 1.300 m.

Tan luego como pude ver á estas rompí el fuego, con arreglo á las órdenes que tenía, y como llevaba los cañones elevados á 1.600 m., fueron á reventar mis granadas 300 m. más atrás, es decir, en el centro del foso donde estaban las tropas en masa cerrada, produciendo el destrozo que puede calcularse.

Al tercer disparo de la fragata, respondieron á un tiempo los 96 cañones peruanos, y como á ellos les sucedió lo mismo que á nosotros, todos sus tiros nos pasaron por encima sin recibir ninguno; produciéndonos el efecto contrario que á ellos.

Al avanzar tanto la fragata, sucedió lo que era de temer y es que varase; pero esto que pudo ser una gran desgracia fué una fortuna, pues al remover el fondo con la hélice agarró el cable de alambre por el cual debían dispararse los torpedos y al arrollarlo en el eje lo cortó, inutilizando tan destructoras máquinas.

Ambas cosas no las pudimos saber hasta después, pero es indudable que estos dos servicios fueron los más importantes que prestó la *Numancia*.

De los 52 balazos que recibió la fragata, solo uno atravesó completamente la coraza pero no pudo hacer lo mismo con el almohadillado interior de teca, en el que penetró 12 cm., y este que fué producido por una bala sólida Armstrong de 350, tuvimos la fortuna de que perdiera gran parte de su fuerza por haber tenido que cortar primero una capa de agua de más de 1 m. de espesor, no chocar normalmente, y hacerlo en un momento en que nos hallábamos á 1.600 m. de distancia. Si lo hubiéramos recibido al estar varados, seguramente atraviesa, y dado el punto del buque en que chocó, hubiera ido á parar al pañol de granadas, ocasionando irremisiblemente la voladura de la fragata.

Entre los heridos que tuvimos estaba el ilustre jefe de la escuadra, alma de ella y objeto de cariño y veneración en la *Numancia*; cuyas heridas aunque eran nueve, no creímos que algún tiempo después fueran causa de su muerte.

Tres días después del combate, cuando estábamos más ocupados en los trabajos de remediar averías y después de no parar en todo el día nos disponíamos por la noche á medio descansar de nuestras fatigas los que no estábamos de guardia, tuvieron los peruanos la piadosa idea de ponernos un torpedo.

Creo sinceramente que para formarse una idea del efecto que esto produce, se necesita pasar por ello.

No trataré de describirlo, pero lo que sí diré es que si el jefe de una escuadra puede estar orgulloso de la precisión, serenidad y prontitud con que se maniobró, seguramente lo estaría Méndez y Núñez, que Dios sabe lo que sufriría al oir los cañonazos de los botes de ronda y de la fragata *Berenguela* estando en cama sin poderse mover.

El combate del Callao había terminado nuestra misión en el Pacífico. El abandono incalificable con que se tuvo á la escuadra aumentando extraordinariamente nuestros padecimientos y enfermedades, hacía imperiosa la necesidad de dejar aquellas aguas y buscar la salud y el descanso que tanto necesitábamos en país que no fuese enemigo.

Para conseguirlo pensó el general marchar al Brasil á esperar la órdenes del Gobierno. ¿Pero cómo se intentaba el paso del Magallanes ó montar el cabo de Hornos en pleno invierno con buques como la *Berenguela* que había quedado tan destrozada en el combate del Callao y que se había compuesto mal y de mala manera. Cómo la *Vencedora*, corbeta de muy poca fuerza, los transportes y la *Numancia*, que si hasta entonces había dado buen resultado no era cosa de enviarla á buscar temporales á sabiendas, en que seguramente habría que correr, para lo que creíamos todos que no servía la fragata?

Esta consideración hizo al general que nos mandara regresar á España dando la vuelta al mundo, ó mejor dicho, que nos enviara á Filipinas á esperar órdenes, y hé aquí el por qué de nuestro viaje de circunnavegación.

Pero como este es muy extenso, y ya he abusado demasiado de la benevolencia del público, suspendo esta conferencia, agradeciendo mucho la paciencia con que se me ha escuchado.

Conferencia del 20 de Mayo.

SEÑORES:

Terminé mi conferencia anterior, en el momento en que nuestra escuadra abandonaba las costas de la América del Sur en el Pacífico, donde había concluído su misión, y formando dos divisiones se dirigía una á Río Janeiro y la otra á Filipinas, á esperar las órdenes del Gobierno.

A esta segunda división pertenecía la *Numancia*, de cuyo viaje de circunnavegación me vengo ocupando; pero como están tan íntimamente unidos al nombre de esta fragata y el de su comandante, hoy, antes de entrar en materia, no puedo menos de daros la tristísima nueva del fallecimiento de este ilustre marino, acaecido en los días que han mediado desde mi conferencia anterior.

D. Juan Bautista Antequera ha muerto; el que fué comandante del primer acorazado que dió la vuelta al mundo; el que después de haber enaltecido su brillante hoja de servicios con esta gloriosa página ha ocupado los primeros puestos de la Marina; el que al presentarse el conflicto de las Carolinas fué nombrado jefe de la escuadra que hubiese tenido que medir sus fuerzas con la Alemania; ese general ilustre, ha dejado de existir.

No es que yo haya perdido á mi antiguo jefe, á mi querido amigo; es que la Marina ha perdido á uno de sus mejores ge-

nerales; es que la nación ha perdido á uno de sus ilustres hijos. Pérdida tanto más sensible, cuanto que son tan necesarios á la patria los hombres que tengan la abnegación, el entusiasmo, el amor patrio, el desinterés y el valor heróico de Antequera.

Perdonadme, señores, si la pena que siento me aparta del asunto que debo tratar, pero no podía pasar en silencio la muerte de Antequera al hablar del viaje que hizo el buque que él mandaba y al contar las vicisitudes de esa expedición, tenía que rendir ese tributo, ya que no pueda cual quisiera enviar un consuelo á su virtuosa esposa y á sus tiernos hijos.

Pero por más que lo sienta, no puedo hacer un discurso necrológico de Antequera; habéis venido á oir el viaje de la *Numancia*, y por cierto que creo venís muy equivocados, pues la prensa, con una galantería que no merezco y que nunca le agradeceré bastante, ha juzgado tan ventajosamente mi conferencia anterior, que os habrá hecho concebir unas esperanzas para esta que por desdicha mía vais á ver defraudadas.

Decía que, dada la estación en que nos encontrábamos (mediados de Mayo), por pronto que la escuadra pudiera llegar al cabo de Hornos, sería en Junio, y por consiguiente casi en pleno invierno y en ocasión en que los temporales de las altas latitudes son más duros, lo que, unido al frío y á lo corto de los días, hace gravísima la situación de los buques, por cuya causa no quiso el general someter á la *Numancia* á esa terrible prueba, disponiendo nuestra marcha á Filipinas, en unión de la mal compuesta *Berenguela*, la corbeta *Vencedora* y los vapores transportes.

Cuando el día 10 de Mayo salimos del Callao y perdimos de vista la costa del Perú, nos pareció mentira el dormir desarmados, y ver amanecer sin que la corneta nos hubiera despertado á media noche.

¡Qué tranquilo nos pareció el Pacífico, y qué bien apropiado encontramos su nombre!

Navegábamos juntos los cinco buques, y como lo hacíamos á la vela, tenían los otros que sujetarse á la pesada marcha

de la *Numancia*, que no queriendo gastar carbón, del que escaseábamos bastante, aprovechaba el viento favorable.

Pronto empezaron los demás á decir que el escorbuto hacía progresos, y que como aumentaba el número de enfermos, les convenía llegar cuanto antes á puerto para atajar el desarrollo del mal, por lo que forzando de vela se fueron alejando uno á uno, quedándonos solo nosotros que, como el estado de nuestros enfermos lo permitía, seguíamos á la vela para ahorrar carbón, á fin de podérselo dar á nuestros compañeros.

Con un tiempo hermosísimo, viento y corrientes favorables, recorrió la *Numancia* los paralelos de 12 y 11° S., inclinándonos siempre al N. en busca de la más S. de las islas Marquesas, la que vimos el 16 de Junio, presentándose á nuestra vista como todas las del Pacífico, con su inseparable nube encima, que es lo primero que siempre se ve y sirve de guía para reconocerlas.

No era posible que la *Numancia* se viere libre de la plaga que asolaba á sus compañeros de fatiga, y con efecto, al hallarnos á la altura de isla Magdalena ó Fatu-Hiba, y cuando cambiamos nuestra dirección en busca del archipiélago Sociedad, se nos presentaron los primeros enfermos de escorbuto, mal que unido á la nictalopia, fué tomando tales proporciones, que tres días después figuraban 110 hombres inscritos en las listas de enfermería, por lo que se encendió la máquina y activamos la marcha. El 21 pasamos entre las islas Rairoa y Ticahua, y el 22 llegábamos á Tahiti; mas como la noche se acercaba, tuvimos que fondear en Taonoa, por ser muy difícil la entrada en Papéeté, adonde fuimos al siguiente día, teniendo el gusto de reunirnos á los otros buques de la escuadra que estaban todos ya allí.

¡Tahiti! la tierra tan deseada, la que tanta falta nos hacía para atender á la quebrantada salud de nuestra sufrida y trabajada tripulación, por la que tanto habíamos suspirado, la teníamos ante nuestra vista.

Cuantos navegantes han llegado á esta encantadora isla, la han llamado la perla del Pacífico. Nosotros que no habíamos pisado la tierra desde el 7 de Septiembre del año anterior;

cuando el 23 de Junio desembarcamos en Papéeté creíamos haber llegado al Paraíso terrenal.

Cerca de diez meses de encierro abordo, en guerra y sin comer ó haciéndolo tan mal que no merecía este nombre, es para tomar con gusto la tierra y saborear sus productos frescos.

Después de la brillante descripción que ha hecho de esta isla nuestro compañero D. Ricardo Beltrán y Rózpide, no es posible decir ni una palabra más sobre ella, así es, que contaré exclusivamente lo que á la permanencia allí de la *Numancia* se refiere.

Siento no estar conforme con mi ilustrado amigo el Sr. Beltrán en cuanto al descubrimiento de esta isla que él atribuye á Wallis y yo creo que le corresponde á Quirós, siendo esta la isla que él llamó Sagitaria; pero los cortos límites de una conferencia y el apartarse del objeto de ella esta discusión, me obligan á no entablarla.

La isla es de formación volcánica, teniendo en el interior unas montañas no de gran elevación, pero que como en la Polinesia escasean tanto, se les ha dado una importancia que no tienen. Toda ella está rodeada de arrecifes coralinos que forman una serie de puertos alrededor, de los que el más importante, por su población, no por otra cosa, es el de Papéeté (1) capital de la isla. Cierra este puerto una islita coralina llamada Moto, que como todas ellas, tiene su lago interior.

El Gobierno francés, que cuando la *Numancia* estuvo en Tahiti ejercía el protectorado de la isla, tenía fortificada á Moto en la que estaban los cuarteles y una pequeña batería.

---

(1) El nombre de la capital es Papéeté y no Papeiti como dice el Sr. Beltrán. Para sostener esta tesis, me fundo no solo en que en todos los documentos oficiales que nos pasaron tanto las autoridades francesas, como las canacas, los fechaban Papéeté, sino porque esta palabra se compone de las dos Papé que quiere decir *agua* ó *río* y *eté* cesta.

Aunque parece un anacronismo decir agua en cesta, me dieron la siguiente explicación En este punto desemboca un río, en cuya boca se criaban unos pececillos muy delicados y que estaban casi descastados cuando estuvimos, á los que cogían metiendo una cesta en el agua y sacándola de repente cuando los peces estaban encima de ella. De aquí el Papé-eté *agua* en cesta, cuyo nombre tienen esos pececillos, que se dió al sitio ese y por lo tanto á la ciudad que se fundó en él.

El gobernador francés, conde de la Roncière, al ver el lastimoso estado de nuestras tripulaciones tuvo la gran atención, que le agradecimos en el alma, de desalojar la islita y entregárnosla con cañones y todo, de los que únicamente se llevó cuatro pequeños para contestar á nuestros saludos, y de ese modo pudimos convertirla en hospital llevando allí á nuestros numerosos enfermos, donde encontraron bien pronto la salud perdida, pues además de este gran auxiliar había en Tahiti con profusión pasmosa los tres grandes antídotos del escorbuto, los berros, el coco, y la naranja.

No solamente merecimos esta afectuosa acogida á las autoridades francesas, sino que los *canacas* ó sean los naturales del país, se esforzaron en hacer nuestra estancia lo más agradable posible.

Mucho se ha hablado de la excesiva voluptuosidad de las mujeres de esta isla, y aunque estoy muy lejos de negarla, ni aun de atenuarla siquiera, debo manifestar que por efecto de tener su sociedad constituída de una manera opuesta á la nuestra, los resultados que se obtienen no son tan desastrosos como podría creerse, sino que por el contrario, declararé que el país dista muchísimo de ser inmoral.

Desde el momento en que la mujer no resulta deshonrada nunca, sino que el deshonrado es el hombre, las solteras que tienen sucesión se encuentran siempre con marido, pues el que fuera padre de la criatura y no la reconociera, sería, según ellos, indigno del Dios que le dió poder para reproducirse, y de la sociedad en cuyo seno presenta un nuevo individuo sin darle la educación necesaria para que sea un buen servidor de Dios y de la patria.

De este mismo modo, aunque la fidelidad conyugal no es obligatoria y solo la guardan los que quieren, los hijos que nacen en la casa son siempre del marido, el que compadece con toda su alma al padre, á quien considera además de deshonrado, desposeído de las caricias de su hijo y no pudiendo labrar su porvenir.

No entraré en comparaciones de un sistema con otro, pues no es ese mi objeto, pero sí diré de pasada que tienen más

razón ellos en lanzar el anatema sobre el adúltero que no nosotros, que nos reimos siempre del marido, aunque sea digno de mejor suerte.

Las mujeres canacas tienen más que agradecer á sus hombres, que las nuestras á nosotros, en cuanto á consideración dentro de la familia, pues la primogenitura en aquel país corresponde al primero que nace, prescindiendo de sexo, por lo cual ejercen los cargos públicos hereditarios muchas mujeres que tienen hermanos y á estas las representan sus maridos en algunos actos que no les es dado ejecutar por sí mismas.

En el trono aventajan á los hombres para la sucesión: pues siendo ellas las propietarias de la corona, sus hijos tienen incuestionable derecho á sustituírlas, sea quien fuere su marido, pero si el monarca es varón, necesita casarse con una princesa de estirpe real para asegurar la sucesión al trono de sus hijos, pues si estos son concebidos en el seno de una mujer por cuyas venas no circule sangre real, están imposibilitados de ceñir la corona.

Cierto es, que como no hay una completa garantía en la paternidad, tiene necesidad de fijarse en la maternidad.

Cuando nosotros llegamos á Tahiti ocupaba el trono la graciosa soberana Pomaré IV, la antigua princesa Aimatá, mujer de talento claro, que no estando muy bien avenida con los franceses, tuvo buen cuidado de hacérnoslo notar con esa diplomacia astuta propia de su raza, y agradeció en extremo las atenciones que la prodigamos, pues nosotros ajenos á sus disidencias tuvimos buen cuidado de conservar en nuestro trato á cada uno en su lugar.

Esta reina tenía la desgracia de estar casada con Arii Faité ó sea el príncipe Faité, indio hermoso que por su corpulencia y gran aspecto, hubiera servido muy bien en sus mocedades para modelo á un escultor que tratase de hacer un Apolo indio; cuando lo conocimos podía pasar por Baco dadas sus aficiones.

El futuro monarca Arii Aué, que tomaría el título de Pomaré V al subir al trono, era mucho más escaso de inteligencia que su padre, así es, que dada su poco disimulada odiosidad á

los franceses me ha sorprendido extraordinariamente que en su reinado no solo haya mostrado una afición tan marcada á Francia, sino que haya sabido convencer á su pueblo de la necesidad y conveniencia de anexionarse á nuestra vecina República, según aparece en los documentos oficiales publicados por los franceses, pues cuando nosotros visitamos la isla distaba muchísimo de ser buena la armonía que reinaba entre unos y otros.

Como Pomaré rodeada de estos elementos no podía plantear una política de abierta oposición á los franceses, sufría los tormentos naturales en un monarca que sueña con la independencia de su país y ve que cada vez se alejaban más las probabilidades de obtenerla.

Tantas atenciones como al gobernador francés y demás empleados de esta nación, merecimos á los naturales del país y á los extranjeros residentes en la isla, especialmente los súbditos ingleses, Mr. Brander y Horts, que fueron los primeros en ponernos en contacto con la sociedad tahitiana, dándonos unas espléndidas *soirées* en sus casas, lo que nos dió ocasión de poder corresponder á tanta atención con un baile á bordo de la *Numancia*.

Nada más lejos de nuestra idea que el poder ver sobre la cubierta de la fragata, que en un año escaso de campaña no habíamos visto más que armas y efectos militares de todas clases, presentarse con los vaporosos trajes de baile á las bellas tahitianas y vestidos de etiqueta á cuanto más distinguido encerraba Papéeté en los elementos civil y militar, y por si esto fuera poco, llegar la soberana Pomaré IV rodeada de su corte.

Decir que todos los oficiales de los buques españoles rivalizaron en obsequiar á aquella sociedad á que tantas atenciones debíamos, que se hicieron por todos grandes esfuerzos para transformar la *Numancia* en un jardín, en los que no se había podido prescindir de los trofeos de armas sobre el que flotaban en amable consorcio las banderas española, francesa y tahitiana, parece excusado; y que el esfuerzo debió realmente serlo, ó por lo menos el éxito lo coronó, pues desde aquel momento hasta el de nuestra marcha de la isla, no cesó de co-

mentarse el efecto que produjeron todos los buques con las tripulaciones en las vergas con luces de bengala encendidas al paso de la improvisada góndola veneciana, que conducía á la reina Pomaré con su corte.

Aunque en el programa de pruebas que debíamos hacer con la *Numancia* no entraba la de los bailes, este ensayo no dió mal resultado.

Los oficiales franceses, no satisfechos sin duda de las muchas atenciones que habían tenido con nosotros, quisieron extremarlas hasta el punto de darnos otro baile como despedida.

De este modo se nos hizo cortísimo el mes de permanencia en Tahiti, de cuya isla toda la vida conservaremos gratísimos recuerdos cuantos la visitamos, y en la que tuve ocasión de conocer y probar el fruto del pan, así como vi por primera vez en mi vida encender fuego con dos pedazos de madera.

Creo que para alguno de mis oyentes será esto nuevo, y voy á referirlo.

El árbol del pan es corpulento y copudo, y adquiere las proporciones y formas de nuestros grandes nogales. Sus hojas son de unos 30 centímetros, formando nueve puntas lanceoladas, tan separadas como los dedos de una mano abierta.

Su fruto es mayor que una granada y alcanza las dimensiones de un melón pequeño, de corteza verde y pulpa blanco-amarillenta.

Cuando está en sazón, que se conoce como en nuestras frutas á la presión de los dedos, se cuece en un horno, que los indígenas forman con cinco piedras de las que cuatro hacen de paredes y la quinta de tapa ó cubierta, del cual se saca de cuando en cuando para apreciar el punto de cocción, que se conoce por sonar á hueco cuando está bien hecha.

Preparado de este modo es muy agradable y resulta más farináceo y alimenticio que la patata á la que se asemeja mucho en el gusto.

En cuanto á encender el fuego, se hace con una madera especial; no sirve cualquiera.

Desconozco el nombre de esta madera, que es sumamente

blanca, tanto como el *lanete* de Filipinas, mucho más que todas las de Europa; de corteza brillante y de corazón tan blando, que se asemeja al palo bobo que forma la pita en Andalucía.

Todos los indios hacen acopio de esta madera, de la que llevan un grueso bastón cuando creen necesitarla como combustible, y la emplean en esta forma.

Cortan una astilla á lo largo, que sin acabar de desprenderla, la levantan, formando un ángulo recto con el palo, que tienden en el suelo con la astilla hacia arriba y sujetan con las rodillas.

Hacen punta á otro palo de la misma madera, y cogiéndolo con ambas manos, con los dedos entrelazados, quedando debajo de estos, y sujeto con los pulgares, lo van corriendo poco á poco sobre el corte dado, hasta tropezar en la astilla.

El movimiento, que es lento al principio, hace que vaya tomando un color obscuro, de tostado el palo fijo en el sitio donde trabaja la punta del movible, hasta que empieza á desprenderse un polvo como el serrín, que aumenta rápidamente, formándose un depósito contra la astilla, que al poco tiempo toma el color negro y empieza á salir humo, en cuyo momento se acelera el movimiento, convirtiéndose en brasa todo el polvo reunido que comunica el fuego á la madera.

La operación total dura escasamente cinco minutos cuando lo hace un práctico.

A nosotros nos pareció tan sencillo que la intentamos muchas veces sin poder conseguirlo jamás, por más que llegamos á hacerlo cuestión de honra, pero ni por esas obtuvimos resultado.

Mucho más hablaría de esta isla, de una colonia fundada en ella por una compañía inglesa; pero temo prolongar indefinidamente esta conferencia y abusar más de lo que lo estoy haciendo de la benevolencia del auditorio.

El 18 de Julio, curados nuestros enfermos, habiendo limpiado los fondos de la fragata los pescadores de perlas de Tuanmotú, buzos que nadan como todos estos habitantes de la Oceanía, que tienen mucho de anfibios, y con víveres

frescos y grandes provisiones de cocos, naranjas y limones, salimos de Papéeté para Manila.

Esta era la travesía más larga de cuantas teníamos que hacer en el viaje, 2.100 leguas sin tocar en ningún puerto; en ella era necesario que la fragata anduviera mucho á la vela, y por lo tanto, que nos armáramos de paciencia, para lo cual, aunque salíamos todos los buques juntos, como no temíamos encontrar enemigos, resolvimos separarnos tan luego como á cada cual le conviniera.

Al tercer día de viaje se apagó la máquina y continuamos á la vela, navegando en una dirección cuyo promedio era N. 70° O., que según las proximidades de tierras ó bajos conocidos se modificaba, pero insistiendo siempre en tomar esta dirección hasta llegar al paralelo 10° S. que corrimos algunos días.

De este modo, hallándonos en 9 $^1/_2$° de latitud S., cortamos el meridiano opuesto el miércoles 8 de Agosto, cuyo día no contamos por navegar al O., resultándonos una semana sin miércoles por haber tenido que pasar del martes al jueves. Entonces modificamos algo nuestra dirección hacia el N.

Al hallarnos en grado y medio de latitud S., entramos en la zona de calmas, y encendimos la máquina después de haber navegado treinta y dos días á la vela.

El 25 de Agosto cortamos la línea por segunda vez, y al entrar en el hemisferio N. saludamos á la Polar con la fruición de quien ve á un antiguo amigo, á quien se ha echado mucho de menos, pues más de cuatro noches hubiéramos dado algo por poder dirigirle el sestante.

Los vientos que tanto nos habían favorecido, nos proporcionaron un ahorro de combustible que tratamos de aprovechar en la región de calmas; pero nos encontramos con un calor tan excesivo, que no pudieron los fogoneros trabajar con seis de las ocho calderas, como hubiera sido nuestro deseo, y por lo tanto, tuvimos que conformarnos con cuatro ó cinco á lo sumo.

El 5 de Septiembre fondeamos en el puerto de Sorsogon en la isla de Luzón para tomar un práctico que nos acompañó has-

ta Manila, donde dejamos caer el ancla el 8, á los 51 días de nuestra salida de Papéeté.

La recepción que se nos hizo en Manila hubiera bastado por sí sola para compensarnos de nuestras fatigas de la campaña.

Tanto las autoridades como el comercio y cuantas personas de importancia encierra Manila, rivalizaron en obsequiarnos.

Se nos dieron funciones de teatro, toros y bailes, habiendo salido el Ayuntamiento en corporación á recibirnos y llevarnos á las casas Consistoriales, pues la campaña del *Pacífico* había entusiasmado en extremo tanto á los españoles como á los naturales del país.

Cuatro meses permaneció la *Numancia* en Filipinas, de cuyo país no puedo decir nada que no sepa este ilustrado público, pues en España es sobrado conocido ese archipiélago.

A los cuatro meses, el 19 de Enero, salíamos de Manila dirigiéndonos á la isla de Java.

El 26 cortábamos por tercera vez el ecuador por los 114° 21′ E. de San Fernando, el 29 pasábamos el estrecho Clemente ó canal Stolze y el 30 fondeábamos en Batavia.

No tan conocida la isla de Java como las Filipinas, diré de ella que estando su capital Batavia situada en un terreno tan pantanoso que dió origen á las tan conocidas como molestas fiebres que llevan su nombre, hubo que trasladarla más adentro dejando solo en la playa los almacenes y casas de comercio en los que se trabaja de día, y se abandonan de noche tan luego como el sol se aproxima á su ocaso.

La población nueva, ó sea la del interior, tiene un barrio europeo precioso; está hecho tal y como marcan nuestras leyes de Indias (que creo excusado decir que no se cumplen), y que consiste en que cada casa sea un hotel situado en el centro de un jardín y separada su cerca de las vecinas por una calle de veinte varas de ancho.

El efecto de esto es precioso, y para los que recorríamos las distancias en coche muy agradable; pero para los que iban á pie resulta la población tan extendida que no es práctico.

En cambio el barrio chino está tan apretado, que recuerda cualquiera de las poblaciones del imperio celeste, y es indu-

dable que se necesita ser chino para caber en tan poco espacio.

El sistema de colonización de los holandeses se aparta tanto del nuestro, que puede decirse que es el polo opuesto. Yo creo que el nuestro, aunque deja mucho que desear, es mejor; pero sin entrar en comparaciones, diré algo del holandés.

En la isla de Java, como en toda la colonia holandesa, no se habla más idioma que el malayo; los indios desconocen en absoluto el holandés, y la única publicación que hay en el país es un periódico oficial al que pudiéramos llamar *La Gaceta*, escrita por de contado en malayo y en la que además de las noticias oficiales se publican aquellas que la autoridad quiere consentir.

Los caminos son pocos y por ellos no circulan más diligencias que las del Gobierno, en las que no se admite más pasaje que el oficial.

El Residente, ó sea la primera autoridad, no solo de Java, sino de todo el archipiélago, tiene una casa de campo en un pueblo del interior llamado Buitensorg, del que oímos contar mil maravillas.

Muchos deseos teníamos de ir á verlo, pero como para ello se necesitaba que el Residente autorizase que fuese un coche á buscarnos, y como no vimos indicación alguna que nos autorizara á contar con el permiso, nos abstuvimos de pedirlo por temor á una negativa.

Todos los funcionarios del Estado hablan el malayo, sin cuyo requisito no pueden ser destinados á la colonia, y por consiguiente, los particulares que se dedican al comercio tienen buen cuidado de aprenderlo antes de llegar al país, porque saben que de otro modo no podrían entenderse.

Llega á tal punto el no hablarse más idioma que el malayo, que como ninguno de nosotros lo entendíamos, yo sé los apuros que pasamos.

No está permitido el internarse en la isla, sobre todo en los puntos productores del café, más que á las personas que van debidamente autorizadas por el Residente y este no concede ese permiso á todos los holandeses que lo solicitan.

De aquí el que el modo con que tratan á los indios esté envuelto en el misterio.

Por lo que vimos se pueden hacer deducciones.

En el camino que va de la población comercial, ó sea la que está á la orilla del mar y la interior, hay un cañón de bronce de un calibre que correspondería al liso de 80. Está tirado en el suelo y me aseguraron que hay otro igual al otro extremo de la isla, en Surabaya.

Los indios creen que el día que estos cañones se unan por arte milagrosa será cuando puedan proclamar la independencia. Los holandeses fomentan esa creencia y de ese modo tienen una relativa tranquilidad.

Este cañón tiene otra particularidad. El cascabel es una mano cerrada saliendo el pulgar entre el índice y el inmediato, y ante él hacen ofrendas las jóvenes desposadas para obtener sucesión.

El caso es que no se pasa por allí sin encontrar hombres ó mujeres haciéndole ofrendas ó bailando en su presencia las danzas de ritual.

La gravedad con que un centinela holandés presencia esto sería digna de mejor causa, pues es impropio del decoro de un europeo autorizar un acto de salvajismo y superstición semejante; pero nada hay que extrañar al ver la inscripción que tiene este cañón, que dice: *Ex me ipsa renata sum.*

El ejército se compone de 30.000 hombres. La infantería es mixta, pues en todos los batallones, que tienen seis compañías, las cuatro del centro son indígenas y las dos de los extremos de europeos. La caballería es en su totalidad europea y en la artillería las tres cuartas partes.

El uniforme es muy poco á propósito para el clima, por sus colores, telas y, sobre todo, por usar el antiguo morrión de nuestro ejército, que es lo que menos sirve para quitar el sol y refrescar la cabeza de cuanto se ha inventado: cierto es que en los cuarteles tenían recientemente puestos tejados de zinc, con los que habrán tenido más bajas que en la guerra que constantemente sostienen en Sumatra y Borneo.

Muy digno de llamar la atención es, por cierto, el museo de

Batavia, que encierra una colección de armas y de instrumentos de música de todas las islas holandesas, tan completa y numerosa, que constituyen una verdadera maravilla.

Hay también algunos fósiles notables entre los que vimos las mandíbulas de un *saurius* que excederían de 3 m. de longitud, y una gran colección de estatuas de piedra de un antiguo y grandioso templo del interior de la isla, del que vimos varias fotografías de sus ruinas.

Todas las estatuas están sentadas con las piernas cruzadas en la posición en que se colocan los brazos al cruzarse, pero poniendo los piés con la planta hacia arriba, de un modo que resulta imposible de ejecutar. Las manos las tienen colocadas sobre las rodillas y también con las palmas hacia arriba.

Nos fué imposible comprender su significación, máxime no habiendo catálogo y no entendiendo ni una palabra de lo que nos decía el que parecía ser conserge del museo.

El templo dicen que estaba erigido al Dios Buda y que cuando la irrupción y conquista de los malayos decapitaron á estas estatuas, que, en efecto, tienen las cabezas pegadas, y algunas otra que no es la suya; pero lo que encuentro más extraño por la falta de conexión que tiene con la religión de Buda, son unos enormes priapos que en el museo había y que decían era del mismo templo.

En varios puntos de la isla existen algunos príncipes de la antigua raza javanesa, con lós que los holandeses han celebrado convenios diversos y á los que dan una guardia de honor con tropas holandesas, que más se parece á la que se da á un preso que la que guarda un palacio.

De estos, había uno en Batavia, aunque no tenía los honores de la guardia, pero que era un personaje excepcional por la mezcla que tenía de europeo y salvaje.

Educado en Alemania, hablaba con gran perfección siete idiomas y adquirió toda la elegancia y distinción de un cortesano europeo.

Vuelto á su país, habían retoñado en él los instintos del hijo de la selva y se había dedicado con fruición á cazar fieras. En Europa obtuvo por oposición el título de pintor de Cámara del

Rey de Holanda. En Java tenía un tigre suelto en su jardín que le servía de modelo, al que había cogido pequeño matando á la madre. Tal era la mezcla de este extraño personaje llamado Raden Saleh ó príncipe Saleh.

En las visitas que le hicimos, nos llamó la atención la etiqueta javanesa, que no consiente que un criado esté de pie delante de su señor, ante el que están siempre sentados en el suelo, no levantándose más que para ir de un lado á otro pero arrodillándose al entregarle un objeto ó servirle cualquier cosa.

Repuesto nuestro carbón después de veinte días de permanencia en Batavia, salimos para el cabo de Buena Esperanza.

¡Quién nos había de decir cuando al pasar el estrecho de Sonda contemplábamos al Krakatoa, que había de dar la espantosa explosión que años después consternó al mundo entero!

La navegación al cabo de Buena Esperanza fué muy variada; primero tuvimos un serio temporal al poco de entrar en el Océano Índico, que nos duró dos días y nos rifó cuantas velas llevábamos, teniendo que correrlo con ayuda de la máquina y defendiéndose el barco bien; luego, entrado en los vientos generales, navegamos á vela solo, y al llegar á la región de los huracanes volvimos á encender la máquina para atravesarla pronto.

Estando en ella, el 27 de Abril se nos presentaron con perfecta claridad todos los indicios de un huracán. Ni uno solo de nosotros dejó de verlo claro: ninguno dijo una palabra á los demás. Todos nos echamos vestidos en la cama, listos á maniobrar...

Á la mañana siguiente, el aspecto había variado, el cariz era bueno, el barómetro había subido, el cielo estaba despejado... entonces... entonces todos hablamos, nos comunicamos nuestras impresiones, y todos confesamos que creíamos había llegado la última página de la *Numancia*.

El 5 de Abril nos presentábamos en el Puerto Simón de la colonia inglesa del Cabo de Buena Esperanza.

Como esta población es pequeña y no tiene sobre la ciudad del Cabo más ventaja que el puerto, al desembarcar en ella nos

apresuramos á tomar unos coches que nos llevasen á Vimberg, estación de la vía férrea que une la ciudad del Cabo con Constanza.

Ambas ciudades visitamos, admirando en la primera un puerto artificial que construían, en el fondo del cual habría un dique seco. Esta construcción, como todas las de este género, las hacen los ingleses al revés que nosotros.

Ellos construyen el puerto en tierra en seco y cuando lo han terminado dan entrada al agua, con lo que hacen lo que desean, pues ven bien lo que trabajan, lo que no nos sucede á nosotros por hacer las obras en el agua.

En el segundo punto vimos las renombradas viñas donde se hace el Pontac y Frontiñac, vinos tan dulces, especialmente este último, que todo él se vende en Rusia, no yendo nada á Inglaterra.

La colonia toda, cuando la visitamos, estaba en verdadera decadencia, pues habiendo perdido sus lanas estaba reducida á ser un punto de escala más bien que de exportación, la que no existía más que en Puerto Naval.

Trece días permaneció la *Numancia* en Puerto Simón, siendo visitada por cuantas personas había en todos los pueblos de la colonia; porque dadas las aficiones marineras de los ingleses, la llegada de un buque distinto de lo que habían visto puso en movimiento á todo el mundo.

Los periódicos locales nos hicieron el obsequio, no solo de hacer entusiastas descripciones del buque, de su viaje y campaña, sino que concluían con un elogio tan cumplido de nosotros y ponderaban tanto la amabilidad con que se obsequiaba al público, que muchos nos enseñaban los escritos de los periódicos como papeleta de introducción.

El 18 de Abril salimos para Santa Elena, donde según las órdenes que habíamos recibido del Gobierno nos dirían en definitiva si deberíamos regresar á España ó volver otra vez á América.

El 24 cortamos el trópico de Capricornio por sexta vez, y el 29 fondeamos en Santa Elena.

Desde nuestra salida de Manila se había presentado por tres

veces distintas una epidemia de viruelas. Un enfermo que nos embarcaron á nuestra salida produjo el contagio, y aunque por dos veces creímos haber aislado y extinguido la enfermedad, volvió nuevamente á presentarse.

Lo desconsolador era que aunque el número de atacados no era grande, la enfermedad, ó mejor dicho, el local donde se aislaba á estos enfermos tenía tan malas condiciones, que la mortalidad guardó siempre la proporción de perder á 5 de cada 8 atacados.

Con la tercera invasión llegamos á Santa Elena, y en el momento de fondear dábamos sepultura en el mar á uno, lo que fué causa bastante para que nos impidieran el bajar á tierra.

Llegar á Santa Elena, ver con un anteojo á Lonwoud, y no poder pasearse por él, no poder recorrer los sitios donde el gran Napoleón estuvo cautivo, tiene mucho parecido con el suplicio de Tántalo.

¡Cuántas ilusiones nos habíamos forjado sobre nuestra visita á esta isla, y qué triste desencanto al llegar y no poder ir á tierra!

Más triste era aún el motivo que nos privaba de esta expansión; llebábamos tres meses de tener á bordo viruelas y no podíamos desterrarlas; nos causaban muchas víctimas, y no sabíamos aún cuántas más nos costaría.

Como si la prueba á que se nos sometía, sin duda, parecía aún poca, recibimos la orden de volver á América á reforzar otra vez la escuadra de Méndez y Núñez, que se creía en peligro por la presencia de los acorazados peruanos que se habían construído últimamente en Inglaterra.

Mucho sentíamos tener que dar á nuestros marineros esta noticia, pues como muchos habían cumplido el tiempo de su servicio, algunos hacía seis meses; otros eran de la *Berenguela* y *Vencedora*, y como quedaban en Manila á nuestra salida, habíamos recogido sus cumplidos para llevarlos á España; pero esta sufridísima tripulación nos reservaba aún la última prueba de su patriotismo.

El 2 de Mayo salíamos de Santa Elena, y el modo que tuvieron de celebrar el aniversario del combate del Callao, fué

formárseles sobre cubierta, decirles el comandante la órden que había recibido, la necesidad que tenía la escuadra de nuestro auxilio y el nuevo esfuerzo de su abnegación que esperaba la patria.

Un nutridísimo «¡Viva la Reina!», fué la contestación de aquellos valientes y al romper filas, volvió la *Numancia* á sus buenos tiempos.

Cierto es que cortábamos otra vez el meridiano de Cádiz y ya habíamos recorrido los 360° de longitud, luego la vuelta al mundo que ya estaba dada la empezábamos de nuevo.

Con aquella febril actividad de la pasada campaña se calaron masteleros, se recogió todo lo que no tenía un carácter esencialmente militar y se pusieron unas cavillas de hierro á lo largo del buque que marcaban la dirección de la quilla para poder dar trompadas pues se consideró como mejor táctica la de embestidas dada la diferencia del calibre de nuestra artillería y la de los acorazados peruanos.

Con efecto al cañón no podíamos batirnos con ellos sin llevar la peor parte, pero á embestidas sucedía lo contrario.

Doce días invertimos en esta travesía, con una vigilancia excepcional, no solo por si encontrábamos al enemigo, sino porque como navegábamos sin luces para no ser vistos podíamos embestir con otro barco.

El 17 de Mayo llegamos á Río Janeiro y allí encontramos la orden de seguir al Río de la Plata para donde salimos el 1.° de Junio; al tercer día de viaje se hizo una grave avería en la máquina en un fuerte balance, y como llevaba tanto tiempo de trabajo, empezaba á cansarse ya. Se remedió como pudo en la mar, invirtiendo tres días para ello y como no nos inspiraba gran confianza su estado, resolvimos en junta regresar á Río Janeiro á donde llegamos el 9.

El Emperador del Brasil manifestó deseos de conocernos y habiéndonos concedido una audiencia, fuimos presentados á él por nuestro ministro plenipotenciario. La exquisita amabilidad con que fuimos recibidos, y las preguntas que como conocedor de los achaques de mar nos hizo, probaban no solo sus conocimientos sino también la gran curiosidad que tenía

de adquirir noticias exactas del viaje que había seguido con gran interés.

Después de prodigarnos frases de elogio y tener la atención de recibirnos vestido de almirante, pasamos á ofrecer nuestros respetos á la Emperatriz que mostró mucho interés por las cosas de España, país á que miraba como propio por el parentezco tan próximo que tenía con nuestra Soberana.

Las noticias que adquirimos de los buques peruanos y de nuestra escuadra nos apartaron de toda idea de guerra y por lo tanto se enviaron á España los marineros cumplidos que excedían á la dotación.

Los demás, mientras se componía la máquina nos dedicamos á pasear la población que es la mejor de la América del Sur, fuera de Buenos Aires.

No tiene grandes edificios, pero sí un museo que en la parte botánica creo que es el mejor del mundo, así como también es muy notable en aves disecadas, que abundan en el país como en ningún otro.

El jardín botánico es la principal belleza de la población. No tengo conocimientos para juzgar el mérito de las plantas y árboles corpulentos que en él hay, pero la gran variedad que existe, la extensión que ocupa y sobre todo una interminable calle de palmeras de una elevación extraordinaria, constituyen, al menos para los profanos, un sitio de recreo agradabilísimo á lo que contribuyen las mesas que en él se encuentran y en las que los restauranes de la población sirven comidas siempre que se pide.

Los teatros son muchos y buenos y en los alrededores se encuentran poblaciones muy bonitas como San Domingos y Niteroy á los que hay un servicio constante de vapores.

El país estaba grandemente preocupado con la guerra del Paraguay que aún duraba, de la que hablé al tratar de nuestro paso por Montevideo.

Se habían invertido sumas cuantiosas, habían perdido algunos buques; tuvieron que construír otros á toda prisa en el extranjero y á cualquier precio; sumaban muchos miles las bajas; habían cambiado varias veces de general en jefe, que es

la peor señal de las guerras y aún había otra más mala, y es, que como se llegó á los alistamientos extraordinarios, subió el precio de los esclavos porque al que le tocaba ir á una campaña que le repugnaba, compraba á cualquier precio un negro que le sustituyera.

Como nosotros estábamos cerca del arsenal, presenciábamos todos los preparativos que se hacían para la guerra, y tuvimos ocasión de ver diariamente al Emperador dirigir los embarques de armas, municiones, víveres y tropas.

Cuando recientemente he visto el destronamiento de este monarca, no he podido menos de recordar aquellos días en que pasaba horas y horas en el arsenal presenciándolo todo, disponiéndolo por sí mismo y ocupándose hasta del más mínimo detalle.

No podrán, por cierto, los republicanos brasileros tildar á su destronado monarca de autócrata, pues si bien en los actos oficiales la corte del Brasil se pasaba de ceremoniosa, pues recuerdo haber visto una apertura de Cortes en que el Emperador se presentó vestido con el traje de los reyes que nos describe la historia, sin faltarle el manto, la corona en la cabeza y el cetro en la mano; á pesar de eso, cuando podia, cuando la ocasión no le obligaba, como era al ir al arsenal, solía hacerlo solo, á pie y sin que lo acompañara ni un ayudante, distinguiéndose de todos por su gran estatura y notándose su presencia por el interés que todos mostraban de que se les viese saludarlo; así es, repito, que me sorprendió en extremo su destronamiento.

La llegada de la escuadra, mandada por Méndez y Núñez, coincidió con la terminación de la reparación de la avería de la máquina; y el general, teniendo en cuenta el estado de la fragata, y sobre todo el de su tripulación, dispuso nuestro regreso á España, que lo verificamos saliendo el 15 de Agosto y llegando á Bahía de Todos los Santos el 20.

Aquí estuvimos á punto de perecer todos los oficiales de la fragata, menos el de guardia, merced á una impremeditación.

Una tarde, cuando concluíamos de comer, nos avisaron de

que un bote del país había arponado una ballena dentro de la inmensa bahía en que nos hallábamos.

Saltar todos á un bote y dirigirnos al cetáceo, fué cuestión de un momento.

Al aproximarnos pasó junto á nosotros; y como recibiera otro nuevo arponazo en aquel momento, dió un coletazo, del que nos libramos de milagro, no porque maniobráramos con acierto, pues lo hacíamos malísimamente, en atención á que todos mandábamos á un tiempo cosas contradictorias, y el patrón del bote no sabía á qué atenerse.

Otra nueva salida del animal á respirar hizo que pasaran por nuestro lado, con una velocidad vertiginosa, los cuatro botes que habían arponado ya á la ballena; y habiendo salvado también de milagro de un abordaje, que nos hubiera hecho zozobrar, pudimos cogernos á uno, y repartiéndonos entre todos los botes en que iba gente práctica en esta pesca, pudimos presenciar el fin de este sorprendente espectáculo.

Pocos son los puertos de las dimensiones de este. Su perímetro mide 10 leguas, y como si no hubieran encontrado sitio donde colocar la población, fueron á situarla quizás en el peor punto de toda la bahía, pues se halla al pie de un monte que forma una faja tan estrecha con la orilla, que no caben más que dos calles, siendo una de ellas la que forman los muelles.

El resto de la población está en la vertiente del monte, y es tan inclinada, que la subida se hace por calles en forma de zig-zag, que no tienen casas más que en una acera, por formar la otra los tejados de las que están en el tramo anterior.

Es tan grande la pendiente, que nos refirieron como un prodigio de habilidad, y en tal concepto lo tengo, el que habiendo estado una vez un príncipe extranjero, al obsequiarlo el gobernador, le hizo subir en coche á su casa, que está en lo alto.

El referir esto como un hecho notable, da una idea de lo inclinado de la pendiente.

Poca importancia tiene el comercio que se hace por este puerto, y únicamente se encuentra con verdadera profusión todo género de pájaros disecados y flores de plumas de tan variados colores, que la señora más exigente quedaría complacidísima ante aquel conjunto de adornos. Esto y titís pequeñísimos adquirimos á precios fabulosamente baratos; pero estos últimos, que estaban vivos, no pudieron soportar el viaje.

Tres días después de nuestra llegada, saliamos para Cabo Verde. El 31 de Agosto cortamos la línea y entramos, por fin, en el hemisferio Norte para no salir de él.

El 6 de Septiembre llegamos á Cabo Verde; el 10 salimos; el 16 pasábamos cerca del muelle de Santa Cruz de Tenerife, siendo saludados por los muchos curiosos que había en él, y el 20 dejábamos caer nuestras anclas en Cádiz, á los dos años y ocho meses escasos de haberlas levado en aquel sitio.

Nuestra misión estaba terminada.

En resumen; en este intervalo había cortado la *Numancia* dos veces el trópico de Cáncer, cuatro el Ecuador, ocho el trópico de Capricornio; había vuelto á América después de recorrer los 360° de longitud, y todo esto lo efectuó en una zona de 90° y ¼ de ancha comprendida entre los 36° 36′ N. y 54° 3′ S., habiendo andado entre todos los viajes 14.094 leguas; próximamente el doble del meridiano terrestre.

Ni los peligros del Magallanes, ni la navegación del archipiélago de Chiloe fueron bastantes á detenerla, así como tampoco los rigores del frío y del calor, ni las privaciones de una guerra tan larga como falta de recursos. ¡Qué mucho que esto sucediera cuando no la arredraron las enfermedades, ese azote que es superior al hombre!

Una verdadera invasión de nictalopia, dos de escorbuto y tres de viruelas, fueron las grandes plagas que los sufridos tripulantes de la *Numancia* tuvieron que arrostrar. De todas supo triunfar su esforzado comandante.

D. Juan Bautista Antequera, aunque en su dilatada hoja de servicios contó muchos hechos meritorios, ninguno, en mi sentir, iguala á este; pues á él le correspondió la gloria de ser

el primero que ha dado la vuelta al mundo en un buque blindado.

Los que tuvimos la satisfacción de acompañarlo, conservaremos siempre un gratísimo recuerdo de esta campaña, y seguiremos ostentando con el mayor entusiasmo la medalla que lo conmemora y que tengo el honor de presentar.

He dicho.

APÉNDICES.

La dotación de la fragata á la salida de Cádiz, la componían: comandante, capitán de navío, D. Casto Méndez y Núñez.

Segundo comandante: coronel de infantería, capitán de fragata, don Juan Bautista Antequera.

Tenientes de navío: D. Emilio Barreda, D. Santiago Alonso, D. José Pardo de Figueroa, D. Antonio Basañes y D. Celestino Lahera.

Alféreces de navío: D. Miguel Liaño, D. Alvaro Silva, D. Joaquín Garralda y D. Antonio Armero.

Oficial de ingenieros: ingeniero primero, D. Eduardo Iriondo.

Oficial de artillería, capitán D. Enrique Guillén.

Oficial de infantería: teniente, D. Juan Quiroga.

Oficial de Administración: contador de navío, D. Jerónimo Manchón.

Profesores de sanidad: primer médico, D. Fernando Oliva; segundo, D. Luis Gutiérrez.

Capellán, D. José Moirón.

Guardias marinas de primera clase: D. Domingo Caravaca, D. Guillermo Camargo, D. Emilio Hediger, D. Pío Porcell, D. Pedro Alvarez Sotomayor, D. Leonardo Gómez, D. José Serantes, D. Francisco Sevilla, D. Salvador Rapallo y D. Alvaro Barón.

Guardias marinas de segunda clase: D. Julián Ordóñez y D. Eugenio Manella.

14 maquinistas y ayudantes de máquina, 8 oficiales de mar, 4 condestables, 20 operarios de maestranza, 37 cabos de cañón, 71 soldados de infantería, 1 guarda banderas, 27 cabos de mar, 50 marineros preferentes, 35 marineros ordinarios, 203 grumetes, 8 aprendices navales, 37 fogoneros y 45 paleadores; total 590 individuos.

De la plana mayor: el comandante dejó de serlo por tomar el mando de la escuadra al fallecimiento del general Pareja, quedando mandando el buque D. Juan Bautista Antequera.

Todos los guardias marinas de primera clase desembarcaron al divi-

dirse la escuadra á la salida del Callao ó antes, de modo que no dieron la vuelta al mundo más que Ordóñez y Manella.

El primer médico regresó á España desde Manila, por enfermo, de modo que no dió la vuelta al mundo.

De esta dotación han fallecido:

D. Casto Méndez y Núñez, primer comandante del buque.

D. Juan Bautista Antequera, segundo id. del id.

D. Emilio Barreda, D. José Pardo de Figueroa, D. Antonio Basañes y D. Celestino Lahera, tenientes de navío.

D. Antonio Armero, alférez de navío.

D. Eduardo Iriondo, ingeniero primero.

D. Juan Quiroga, teniente de infantería.

D. Fernando Oliva, primer médico.

D. Julián Ordóñez, guardia marina.

Que constituyen una verdadera pérdida para la Marina.

Hay una circunstancia muy curiosa. En el combate del Callao mandaba la batería el teniente de navío D. Santiago Alonso, y tenía á sus órdenes á los tres alféreces de navío más antiguos, D. Miguel Liaño, D. Alvaro Silva y D. Joaquín Garralda. Estos son los únicos oficiales del cuerpo general que viven, y de ellos están retirados los tres alféreces de navío que hoy se les conoce por sus títulos de marqués de Casa Recaño, Santa Cruz y Reinosa, siendo el de Santa Cruz el grande de España que lleva todos los títulos de su ilustre antecesor D. Alvaro de Bazán.

D. Santiago Alonso es el único que sigue en el cuerpo, con el guardia marina Manella.

En Tahiti embarcó en la fragata el alférez de navío D. Salvador Poggio, y continuó en ella hasta la llegada á España. También está retirado.

Al salir la *Numancia* de Río Janeiro para España, el general de la escuadra D. Casto Méndez y Núñez, le dirigió á su comandante el siguiente oficio de despedida, que fué leído á toda la tripulación:

»*Comandancia general de la escuadra.*—Al llegar V. S. á 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 é inteligente dotación de la *Numancia*.

»Yo espero además que la Reina, el Gobierno y el país entero, dando á 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 la amistad y compañerismo, los del reconocimiento que debo al que siempre y en los momentos más críticos he visto á 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 á la dotación de la *Numancia* los sentimientos que hacia ella me animan. No es solo el general el que á 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 á la *Numancia*.

»Por hoy me limitaré á desear á ese buque un próspero y rápido viaje, y que terminado este 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 á todos, oficiales, marineros y soldados, y admitir también la expresión de mis sentimientos de cariñoso afecto y de la más distinguida consideración.—Dios guarde á V. S. muchos años.—Río Janeiro, 15 de Agosto de 1867.—Casto Méndez Núñez.»