

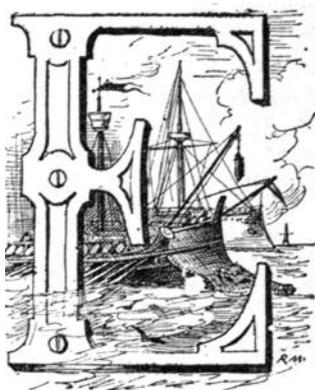
EL INGENIERO NAVAL EDUARDO IRIONDO Y SUS *IMPRESIONES* A BORDO DE LA FRAGATA BLINDADA *NUMANCIA*

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



(Retirado)

Navegando por el Atlántico Sur

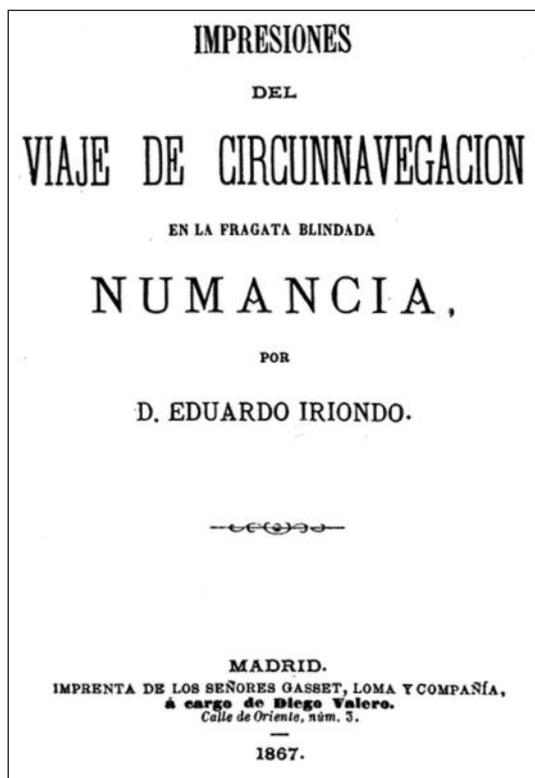


L barco navega por el Atlántico Sur en demanda de la embocadura del estrecho de Magallanes camino del Pacífico. En medio del Atlántico Central había dado unos enormes balances que llegaron a preocupar muy seriamente a la dotación, aunque se consoló pensando que si aquel mastodonte producía semejantes vaivenes, en circunstancias similares un barco de menor porte la iba a pasar canutas. Pero ahora navega con rumbos de componente sur en medio de fuertes vientos y mareas duras que coge de amura, y casi no se entera. Corta la mar con gallarda chulería, lo que tranquiliza a la dotación, que olvida los grandes balanceos de hace tiempo. Y la fragata blindada,

que navega de maravilla con mar de amura, continúa su aproximación al Estrecho. Mientras, a bordo, un tal Iriondo, ingeniero naval, toma nota de todo lo que ve y de todo lo que pasa para escribir un libro que se convertirá en una magnífica crónica del primer viaje alrededor del mundo de la fragata blindada *Numancia*.

Primera comisión

La primera comisión que realizó la *Numancia* fue desplazarse al océano Pacífico a principios de 1865 para reforzar una escuadra española envuelta en



Libro original de Iriondo publicado en 1867.
(Foto: Marcelino González).

Eduardo Iriondo

De su vida se sabe poco. La mayor parte de la información procede de su libro, de comentarios sobre el mismo y de citas realizadas por autores que han investigado sobre la *Numancia*, su participación en la Guerra del Pacífico y su vuelta al mundo.

Nació en Pamplona en 1839. A partir de 1855 cursó cuatro años de estudios en la Escuela de Ingenieros de Caminos. Más tarde se pasó al Cuerpo de Ingenieros Navales, donde fue el cuarto de los cuatro componentes de la Promoción 1861, en la que se encontraban Eduardo Ballester Belver, número 228; Manuel Crespo Lemes, número 229; Faustino Abascal López, número 230, y el propio Iriondo, número 231. Era aficionado a escribir, y ya antes de haber publicado sus *Impresiones* sobre la *Numancia* había hecho sus pinitos en el campo de la poesía. De hecho, en 1860, durante los festejos

una situación de crisis con países sudamericanos de la costa occidental.

Como continuación de dicha comisión, la fragata tomó parte en la llamada Guerra del Pacífico —mantenida en 1865-1866 sobre todo contra Chile y Perú— y regresó a España en 1867, tras haber navegado por el Pacífico, Índico y Atlántico y convertirse en el primer barco blindado que dio la vuelta al mundo.

A bordo de la *Numancia* iba el teniente de navío ingeniero naval Eduardo Iriondo Gorostegui, que al final del viaje publicó un libro de memorias de su navegación, titulado: *Impresiones del viaje de circunnavegación en la fragata blindada «Numancia»*, que le dio fama y contribuyó a que su nombre fuera recordado.

por la toma de Tetuán, un actor leyó durante un entreacto alguna poesía de Iriondo.

Ascendió a alférez de navío del Cuerpo de Ingenieros de la Armada en 1861 (1). Una Orden Ministerial del 12 de septiembre lo destinó al Arsenal de Cartagena (2) y en 1863 ascendió a teniente de navío (3).

En 1865 pasó destinado a la *Numancia* (4) para estudiar sus posibilidades y condiciones marineras, ya que iba a ser el primer buque blindado de la historia en realizar la larga travesía desde España al Pacífico.

Llegados a este punto, antes de seguir con la vida de Iriondo, conviene echar un vistazo a los barcos de la época, su propulsión y protección; la Revolución Industrial; la *Numancia* y las relaciones de España con sus antiguas tierras en la Sudamérica del Pacífico, para comprender los motivos que llevaron a Iriondo a escribir su libro.

La propulsión a vapor y la metalurgia

El hombre ha navegado desde los principios de los tiempos, y no cejó en su empeño de hacerlo sin ser esclavo del viento, hasta que lo consiguió a principios del siglo XIX. Fue Robert Fulton quien en 1807 tuvo éxito comercial con su barco a vapor y ruedas de paletas laterales *Clermont*, que navegó sin problemas por el río Hudson. Y unas décadas más tarde, las aparatosas ruedas de paletas fueron sustituidas por hélices, más pequeñas, más discretas y con mejor rendimiento. Aunque la vela siguió siendo necesaria en la navegación oceánica, ya que las primeras máquinas y calderas no ofrecían confianza, las averías mecánicas eran frecuentes y la logística del carbón no estaba asegurada. Por ello, durante muchos años los barcos fueron de propulsión mixta a vela y vapor.

Mientras tanto, la metalurgia lograba importantes avances. El hierro empezó a sustituir a la madera en los cascos. Y se consiguieron grandes mejoras en la artillería, con cañones de mayores calibres y alcances, que empezaron a utilizar granadas explosivas, con efectos letales en embarcaciones de madera e incluso en las de hierro. Por ello, y para aumentar su protección, muchos barcos de guerra empezaron a utilizar gruesas fajas de hierro por los costados a modo de blindajes. Nacían unos nuevos tipos de buques muy protegidos, sobre todo fragatas blindadas, que fueron el origen de los posteriores barcos acorazados.

(1) *La Época*, 17 de septiembre de 1861; *La España y El Pensamiento Español*, 19 de septiembre de 1861.

(2) *El Contemporáneo* de 22 de septiembre de 1861.

(3) *La Época y El Pensamiento Español*, 17 de septiembre de 1863.

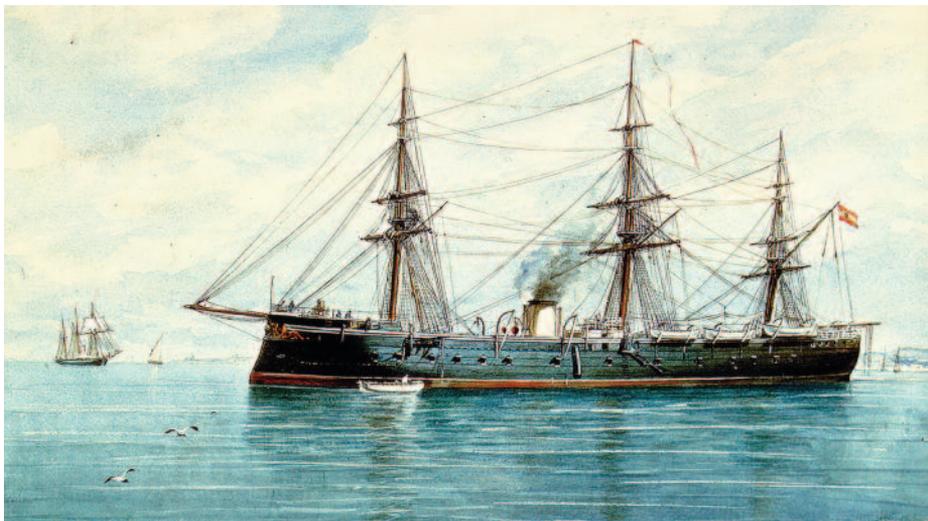
(4) *La Iberia*, 25 de enero de 1865.

Cambios en la formación de los ingenieros navales

Con la propulsión a vapor, el hierro en los cascos y el blindaje, hubo cambios drásticos en la construcción naval que influyeron en la formación de los técnicos encargados de dar vida a los nuevos buques. Fue un período revolucionario, en el que fue necesaria una nueva saga de ingenieros navales.

El Estado General de la Armada de 1850, en el inicio de la que muchos llaman la 3.^a época del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, incluyó un preámbulo que explicaba el origen y vicisitudes de dicho Cuerpo. Citaba su creación por Real Orden del 24 de diciembre de 1770 a propuesta de Francisco Gautier, y tras varios cambios, en mayo de 1827, fue sustituido por el Cuerpo de Constructores.

Pero aquello no dio buenos resultados, y en 1834 se intentó restablecer el Cuerpo de Ingenieros, pero no fue posible. Hubo que esperar a un Real Decreto del 9 de julio de 1848, que dispuso su reorganización, la creación de una Escuela Especial y establecía su plantilla, formada por ingenieros procedentes de dicha Escuela, en la que podían ingresar por oposición jóvenes de 19 a 22 años. Dicha oposición, celebrada en el Colegio Naval, abarcaba muchas disciplinas, entre ellas algunas relacionadas con los barcos a vapor, como era la Mecánica racional y aplicada. Los estudios incluían materias nuevas junto con otras tradicionales: empleo del hierro, remaches, aparejo a vela, calderas, máquinas, auxiliares, tuberías, potencia, ruedas de paletas, hélices, estabilidad, reglamentos, registros, etcétera.



Fragata blindada *Numancia*, en la que estuvo embarcado Iriondo durante la Guerra del Pacífico y en la vuelta al mundo. (Acuarela de Rafael Monleón. Museo Naval de Madrid).

A partir de entonces empezaron a salir promociones que progresaron en la ciencia y el arte de construir los nuevos barcos. Entre aquellas unidades pioneras estaba la fragata blindada española *Numancia*, y entre los nuevos técnicos se encontraba el ingeniero naval Eduardo Iriondo.

La fragata blindada *Numancia*

Los motivos que impulsaron a España a la construcción de la fragata blindada *Numancia* y de otros barcos surgieron como reacción ante la precaria situación por la que había pasado la Armada en la primera parte del siglo XIX, que la había llevado a una terrible situación de pobreza, falta de recursos, sin barcos y con la moral por los suelos.

Era la época de la gran Revolución Industrial, en la que el progreso se estaba abriendo paso con rapidez en otros lugares del mundo. Pero en una época en que, por sus circunstancias históricas, España permanecía ajena a ella, hasta que surgió la imperiosa necesidad de subirse al carro del progreso para tratar de volver a la grandeza de otros tiempos en que nuestro país había contado con una de las mejores armadas del mundo. Por lo que a mediados del siglo XIX, reinando Isabel II, Mariano Roca de Togores, primer marqués de Molins y ministro de Marina, consiguió créditos extraordinarios con los que construyó 13 fragatas de vela y hélice, seis blindadas, dos de ellas de casco de hierro, y otros barcos menores.

Las blindadas de casco de hierro fueron la *Numancia* y la *Vitoria*, construidas en el extranjero debido a que los astilleros españoles, preparados para hacer solo barcos de madera, no estaban capacitados para hacer frente a grandes barcos de casco metálico. Por ello, la *Numancia* fue encargada a los astilleros franceses La Seyne de Tolón, mientras la *Vitoria* fue construida en los británicos Thames Iron Works, en el Támesis.

La *Numancia* fue un barco carismático, que gozó de una larga vida, intervino en numerosas acciones y demostró que los nuevos acorazados eran capaces de realizar importantes misiones a pesar de las desastrosas experiencias sufridas por buques de parecidas características de otros países. Su construcción comenzó en septiembre de 1862, fue botada en noviembre de 1863 y, tras un año de obras a flote, fue entregada en Tolón en diciembre de 1864, y navegó a Cartagena. Fue uno de los barcos más grandes y poderosos de su tiempo. Medía 96,08 m de eslora en la cubierta alta, 17,34 de manga y 7,9 de calado medio. Desplazaba a plena carga 7.500 toneladas. Tenía una dotación de unos 600 hombres. Su blindaje, de 1.355 toneladas, consistía en una faja metálica que cubría los costados desde la cubierta alta hasta 2,3 m bajo la flotación, empernada sobre un respaldo de madera de teca de 440 mm, que a su vez iba empernado al casco. Armaba 34 cañones de avancarga y ánima lisa de 68 libras —200 milímetros—, dispuesta en una sola batería por los costados —17

por banda—. Tenía propulsión mixta a vela y vapor, con aparejo de tres mástiles, 10 calderas de carbón y una máquina de 1.000 caballos nominales y 3.700 indicados. Su coste fue de 8.322.252 pesetas, una verdadera fortuna para la época.

La crisis y Guerra del Pacífico

España intentaba estrechar relaciones con los países sudamericanos del Pacífico. Con tal fin, en 1862 había enviado a la que llamó Escuadra del Pacífico para efectuar visitas diplomáticas y de buena voluntad, mostrar el pabellón y realizar estudios científicos. Iba al mando el jefe de escuadra Luis Hernández Pinzón, y la formaban las fragatas *Resolución* y *Nuestra Señora del Triunfo* y la goleta *Virgen de Covadonga*, que habían llegado a Valparaíso, Chile, entre abril y mayo de 1863. Tuvieron un recibimiento cordial, pero surgió una crisis con Perú, por los sucesos ocurridos el 4 de agosto de 1863 en una granja de Talambo, cerca de Lima, entre propietarios peruanos y emigrantes guipuzcoanos, en los que hubo algún muerto y heridos. La mala gestión de aquel episodio llevó a Pinzón a tomar las islas Chincha peruanas el 14 de abril de 1864, unas rocas sin agua ni vegetación pero cubiertas de guano, excremento de aves marinas que era un excelente abono y una fuente de riqueza para Perú, lo que acentuó la crisis y no recibió la aprobación del Gobierno español, que en octubre, en relevo de Pinzón, designó al jefe de escuadra José Manuel Pareja, que llegó al Pacífico en diciembre. Y como la escalada del conflicto siguió adelante, España reforzó la Escuadra del Pacífico con más barcos, que llegaron entre octubre de 1864 y mayo de 1865: corbeta *Vencedora*; fragatas de vela y hélice *Villa de Madrid*, *Blanca* y *Berenguela*, y fragata blindada *Numancia*, en tanto que la fragata *Triunfo* resultó destruida por un incendio fortuito en noviembre de 1864.

Pareja logró firmar con Perú un acuerdo por el que parecía que las aguas volvían a su cauce y se restablecía la paz. Pero la situación se complicó en Chile, llevando al comandante de la Escuadra a bloquear todos sus puertos el 24 de septiembre de 1865, lo que provocó que Chile declarara la guerra a España al día siguiente. El bloqueo de los puertos chilenos produjo una gran dispersión de los barcos españoles, y como consecuencia de la cual el 26 de noviembre la goleta española *Covadonga* fue apresada por la corbeta chilena *Esmeralda*, de mayor porte, en el combate de Papudo. Al enterarse Pareja del apresamiento de la goleta, y creyendo que también había sido apresada la corbeta *Vencedora*, el 29 de noviembre se suicidó pegándose un tiro.

El brigadier Méndez Núñez, hasta entonces comandante de la *Numancia*, tomó el mando de la Escuadra e hizo frente a la guerra, en la que al lado de Chile se pusieron Perú, Ecuador y Bolivia, aunque estos dos últimos países no entraron en la confrontación armada. Aquel conflicto, llamado Guerra del

Pacífico, tuvo sus momentos culminantes en 1866, en el combate de Abtao el 7 de febrero, el bombardeo de Valparaíso el 31 de marzo y el combate de El Callao el 2 de mayo.

Eduardo Iriondo embarcado en la *Numancia*

Iriondo estuvo destinado en la fragata blindada *Numancia* con el grado de teniente de navío durante parte de la crisis y la posterior guerra, sobre todo contra Chile y Perú, en los años 1865 y 1866. Y continuó embarcado en la fragata mientras completaba la vuelta al mundo con escalas en Otahiti (Tahití), Manila, Batavia, Sudáfrica, San Simón (cabo de Buena Esperanza), Santa Elena, Río de Janeiro, Bahía y San Vicente de Cabo Verde, con regreso a Cádiz el 20 de septiembre de 1867.

El 2 de mayo de 1866, durante el combate de El Callao, estuvo a bordo de la fragata *Resolución*. Así lo manifestó su comandante, capitán de navío Carlos Valcárcel, en el parte del combate que el 5 de mayo siguiente remitió al comandante de la Escuadra, Casto Méndez Núñez:

«Asimismo debo hacer presente a V. S. el honroso comportamiento del Teniente de Navío de Ingenieros D. Eduardo Iriondo, que, ejerciendo las funciones de Ayudante personal, no se separó de mi lado desde que entramos en fuego hasta terminar la acción más que para transmitir mis órdenes a las baterías y demás puntos que fueron necesarias, verificándolo de la manera más cumplida y acertada. La conducta de este Oficial le hace mucho honor a él y a la Corporación a que pertenece.»

Tras el combate, Iriondo realizó un magnífico trabajo en las reparaciones de las averías sufridas por los barcos. Así lo manifestó *El Pensamiento Naval*



Brigadier Casto Méndez Núñez, comandante de la Escuadra del Pacífico durante la mayor parte de la Guerra del Pacífico. Fotografía publicada en el libro de Iriondo de la colección «Biblioteca de Camarote». (Foto: Marcelino González).



Capitán de navío Juan Bautista Antequera, comandante de la *Numancia* durante la Guerra del Pacífico y en la última parte de la vuelta al mundo. Fotografía publicada en el libro de Iriondo de la colección «Biblioteca de Camarote». (Foto: Marcelino González).

el 9 de julio de 1866, al decir: «El Gobierno ha circularado una manifestación al cuerpo de ingenieros navales, en que se consigna que la prontitud y acierto con que han sido reparadas las averías de nuestra escuadra del Pacífico se deben al celo e inteligencia del ingeniero naval Sr. D. Eduardo Iriondo, que pertenecía a la dotación del Arsenal del Departamento de Cartagena».

Y *La Esperanza*, el 10 de julio de 1866, decía: «A la dotación de dicho arsenal parece que pertenecía el distinguido ingeniero naval Sr. D. Eduardo Iriondo, que con tanto acierto como prontitud ha reparado las averías de nuestra escuadra del Pacífico, la cual, según asegura un colega, será en breve reforzada por los buques que con este objeto están alistándose a toda prisa».

En todos los libros que hablan de la *Numancia*, de su participación en la Guerra del Pacífico y de su vuelta al mundo, además de citar a personajes como Méndez Núñez, comandante de la Escuadra, Antequera, comandante de la *Numancia*, y demás mandos, abundan las notas referentes a Iriondo.

Sobre el libro de Iriondo

En la dedicatoria de su libro *Impresiones del viaje de circunnavegación en la fragata blindada «Numancia»*, Iriondo decía: «A la Marina Militar es dedicado este humilde trabajo. Merecer su aprobación es la sola recompensa a que el autor aspira».

Su publicación fue aprobada el 30 de octubre de 1867 por el siguiente despacho, que habla por sí solo de la calidad del trabajo:

«Ministerio de Marina.- Dirección de Ingenieros.- Excmo. Sr.: He dado cuenta a la Reina (q. D. g.) del informe emitido por esa Corporación, que V. E. transcribe en carta número 1312 de 24 del corriente, acerca de un manuscrito

presentado en este Ministerio por el Capitán de Fragata de Ingenieros D. Eduardo Iriondo, en el que se ha consignado la relación histórico-descriptiva de la campaña de la fragata Numancia alrededor del mundo; y S. M. considerando el favorable concepto que a esa Corporación ha merecido el manuscrito mencionado, tanto en lo que respeta a la exactitud de los detalles históricos que enumera, como a la apreciación de los sucesos que han tenido lugar en la campaña del Pacífico, por él descritos, se ha dignado autorizar al referido Jefe para que proceda a la publicación de dicho manuscrito, a expensas suyas, según lo manifestó en instancia promovida a este Ministerio con fecha 24 de agosto último. De Real orden lo digo a V. E. para noticia de esa Corporación.- Dios Guarde a V.E. muchos años.- Madrid 30 de octubre de 1867.- Belda.- Señor Presidente de la Junta consultiva de la Armada.»

En 1868, el libro fue muy comentado en la prensa. El 12 de enero, el periódico *La Marina Española* hacía una breve referencia, dejando entrever el interés que había despertado: «Anunciamos con placer a nuestros lectores la próxima aparición de tres libros nuevos, destinados a llamar la atención pública. El primero es el Viaje de la fragata blindada *Numancia* alrededor del mundo, escrito por el Capitán de fragata de Ingenieros D. Eduardo Iriondo, y en el que se relatan todos los hechos de la campaña del Pacífico; el segundo...».

El 28 de enero y en fechas posteriores, *El Imparcial* hacía propaganda de la obra: «Este curiosísimo trabajo dedicado a la marina militar, lujosamente impreso y encuadernado, se vende a 20 reales en las librerías de Duran, Carrera de San Gerónimo...».

El periódico *Gil Blas*, por su parte, el 30 de enero, publicaba: «Uno de nuestros marinos de la *Numancia*, el joven capitán de fragata de ingenieros D. Eduardo Iriondo, acaba de publicar un libro interesante, del cual basta decir el título para formarse idea de su importancia. Helo aquí: *Impresiones del viaje de circunnavegación en la fragata blindada «Numancia»*. Esta obra que forma un elegante volumen se vende a 20 reales en las principales librerías. Prometemos ocuparnos de ella en cuanto la hayamos leído».

Poco después, el 12 de febrero, *La Marina Española* insertó un amplio comentario, en el que comenzaba hablando de los recelos que los barcos blindados habían despertado a causa de algunas experiencias penosas en la mar: «La fragata francesa *Normandie*, en su viaje a las Antillas y Seno Mejicano; la misma, acompañada de la *Couronne*, *l'Invencible*, el *Magenta* y el *Solferino*, en su crucero a las islas Canarias, y la escuadra blindada inglesa en sus evoluciones por el canal de la Mancha, suministraban algunos datos favorables a estos buques; pero no siendo concluyentes las pruebas obtenidas en estas experiencias, andaba dividida la opinión de los marinos más entendidos, alcanzando mayoría la de los que consideraban a las blindadas, naves propias para la defensa de puertos y costas, pero incapaces de resistir un temporal en altas latitudes ni de servir de vivienda en climas ecuatoriales». Seguía con una

serie de comentarios favorables a la fragata blindada *Numancia* y al éxito de sus pasadas actividades, y hablaba ampliamente sobre el libro de Iriondo, comenzando así: «Nueva satisfacción. Esta brillante campaña ha sido origen y asunto del libro cuyo título encabeza estas líneas, y en que se relatan y comentan los acaecimientos de mar y guerra en todos sus interesantes detalles por un testigo presencial, por uno de los afortunados tripulantes de la *Numancia*, por el Capitán de fragata de Ingenieros D. Eduardo Iriondo, que lo dedica a la Marina militar».

Por su parte, *El Imparcial* del 4 de marzo insertaba una nota diciendo que en sus folletines iba a alternar la publicación de la obra de Iriondo sobre la *Numancia* con la de otro escritor: «Ayer empezamos á publicar en nuestros folletines la interesante novela escrita en francés por Erckmann Chatrian, con el título de *Waterloo*, la que alternará con las curiosísimas *Impresiones de viaje en la fragata blindada «Numancia»*, que ha escrito y publicado el distinguido marino D. Eduardo Iriondo.» De hecho, en este número se insertaba la parte correspondiente al «Libro Primero: de Cádiz al Callao». Y las *Impresiones* también se ofrecieron en forma epistolar en la revista coruñesa *Galicia*.

La publicación del libro dio gran popularidad a Iriondo y le valió conseguir una cruz del Mérito Naval de 2.^a clase (5), en virtud de una Resolución del 28 de marzo de 1868.

La verdad es que, a pesar de los artículos aparecidos en la prensa de la época, la opinión pública tuvo un conocimiento bastante detallado de lo ocurrido en la Guerra del Pacífico gracias al libro de Iriondo. Así lo constató la REVISTA GENERAL DE MARINA en un artículo publicado en marzo de 1882:

«Nada de esto sabía, ni podía saber por entonces la generalidad de los que aplaudían de todas veras el bombardeo del Callao como acto el más brillante y honorífico de la guerra en tan lejano teatro. Un año después fue cuando levantó un tanto el velo que oscurecía las operaciones el ingeniero de la escuadra D. Eduardo Iriondo, publicando las *Impresiones del viaje de circunnavegación en la fragata blindada «Numancia»*; libro instructivo y ameno acogido con favor por el público, ya que abarca, aunque sucintamente, los acontecimientos en que tuvo parte la mencionada fragata, capitana de la escuadra algún tiempo, como el más potente de sus bajeles. El viaje de ida por el estrecho de Magallanes; el de regreso con agradables escalas en Otahití y Batavia, dieron oportunidad al autor para completar en resumen histórico la serie de sus principales observaciones.»

Y en junio de 1941, la Armada publicó el libro de Iriondo con el título *Impresiones del viaje de circunnavegación de la fragata blindada «Numancia»* como suplemento de la REVISTA GENERAL DE MARINA, dentro de la colec-

(5) *La Marina Española*, 6 de abril de 1868.

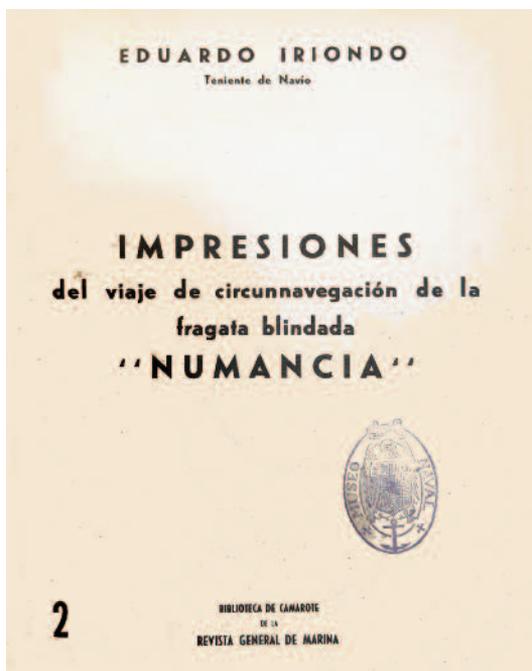
ción «Biblioteca de camarote». En esta edición, el título varió ligeramente, ya que en el original decía «en la fragata», y en la nueva versión dice «de la fragata».

Las *Impresiones* de Iriondo

Eduardo Iriondo narró con detalle todas las actividades desarrolladas por la *Numancia*, y las costumbres, situación política y estudios históricos y geográficos de las zonas donde tuvieron lugar, de forma que hacía muy fácil su lectura. De la salida de Cádiz, la travesía del Atlántico y el estrecho de Magallanes, la participación en la crisis y posterior Guerra del Pacífico y finalmente su regreso a Cádiz por el Pacífico, Índico y Atlántico, podemos citar algunos pasajes que dan una clara idea de su capacidad de observación y síntesis, su sentido del humor y su amena narrativa.

Cuando al navegar por el Atlántico en la singladura del 23 al 24 de febrero de 1865 la *Numancia* se encontraba sobre los 20° de longitud oeste del meridiano de referencia de la época, que era el de San Fernando, cortó el ecuador o línea equinoccial y entró por primera vez en el hemisferio sur. Para dejar constancia de aquel momento, Iriondo compuso estos versos, reproducidos en una miscelánea de la REVISTA GENERAL DE MARINA de enero de 1952:

«Cumpliendo con mi deber
y conforme está mandado,
pues la ocasión ha llegado,
a ustedes hago saber
de una manera oficial,
sin que sea vano alarde,
que hoy, a las tres de la tarde,
cortamos la equinoccial.



Libro de Iriondo de la colección «Biblioteca de camarote» publicado en 1941. (Foto: Marcelino González).

Justo es celebrar tal corte
si a otra cosa no miramos,
siquiera porque dejamos
el hemisferio del norte.
Allí está España, honra y prez
de las naciones un día,
y más grande todavía
por sus vinos de Jerez.

Salgan, pues, los que llevamos
para cubrir hoy la mesa,
que dignos son de la empresa
a que dar cima pensamos.
Y cada cual con su caña
diga, trincando en la popa:
¡Por la salud de Europa!
¡Por la salud de España!»

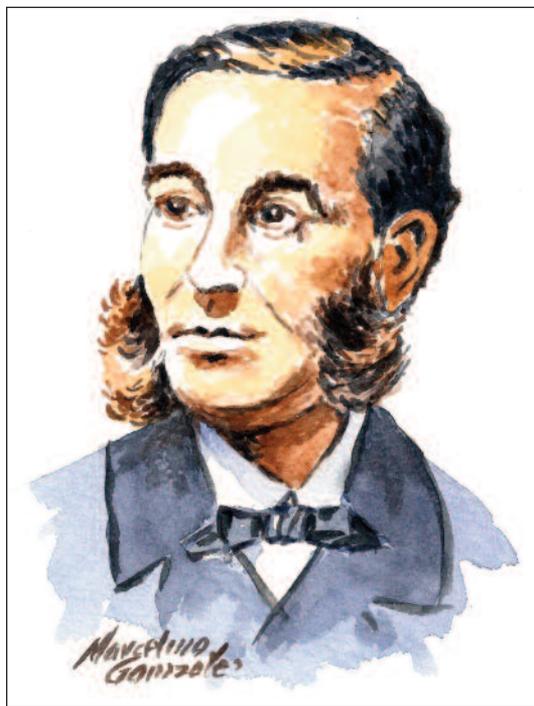
Continuando con su navegación por el Atlántico, el día 28 la *Numancia* cortó el paralelo de Pernambuco y siete días después reconoció cabo Frío, en el paralelo de Río de Janeiro. En esta fase del viaje, Iriondo narró una anécdota que fue apuntada en una miscelánea de la REVISTA GENERAL DE MARINA de abril de 1976 que, aunque no tiene importancia para la aventura de la fragata, vale la pena recordarla por su extrañeza:

«Aquí merece consignarse un suceso, que acaso no tenga precedente, y aunque lo tenga, no deja por eso de ser menos extraordinario. La fragata caminaba a la vela con velocidad muy moderada, y la tropa y marinería se ejercitaban en el tiro al blanco de carabina: algunos individuos, que se ocupaban en pescar desde la popa, engancharon a un mismo tiempo un tiburón y un dorado. No faltó quien del primero se amparase como manjar abundante para un festín opíparo; el dorado se destinó al comandante, y al suspenderlo de la cola, vomitó el animalito 32 balas de las consumidas en el ejercicio. Todos quedamos sorprendidos de voracidad semejante, y decidimos conservar las balas, como prueba para desvanecer las dudas de los incrédulos.»

El 13 de marzo, el barco fondeó cerca de la ciudad de Montevideo, de la que Iriondo dijo: «La ciudad estaba sepultada en una atmósfera de profundo dolor y tristeza, porque en el seno de cada familia faltaba un hijo, sacrificado en la reciente lucha que dividió en dos campos a la República; y para mayor desgracia, como si todavía fueran pocos los raudales de preciosa sangre derramada, el país acababa de empeñarse en una guerra extranjera...». Se refería a la contienda recién comenzada, que enfrentó a la triple alianza, formada por

Argentina, Brasil y Uruguay, contra Paraguay.

Más adelante narró la navegación del barco por el estrecho de Magallanes, y contó la estancia en Puerto del Hambre del 14 al 19 de abril, punto de reunión fijado con el carbonero *Marqués de la Victoria*. Varios oficiales hicieron una excursión a tierra, y el día 16 entraron en contacto con indígenas de la zona, que causaron una enorme decepción. Los españoles esperaban ver por aquellos lugares a los altos patagones que habían encontrado los hombres de Magallanes y que Pigafetta había descrito en su libro. Pero hallaron unos sucios y esmirriados habitantes de las montañas:



Retrato de Casto Méndez Núñez. (Acuarela de Marcelino González a partir de un retrato de época).

«Eran de una estatura nada más que regular, no mal formados, de color cetrino y abultadas facciones. Despedían un olor fuerte a marisco, que los hacía poco accesibles. Iban cubiertos con pieles de guanaco, sucias tanto como viejas; y su cerdosa y negra cabellera la sujetaban con hondas hechas con tripas de pescado, que les servían a la vez de armas y de adornos.»

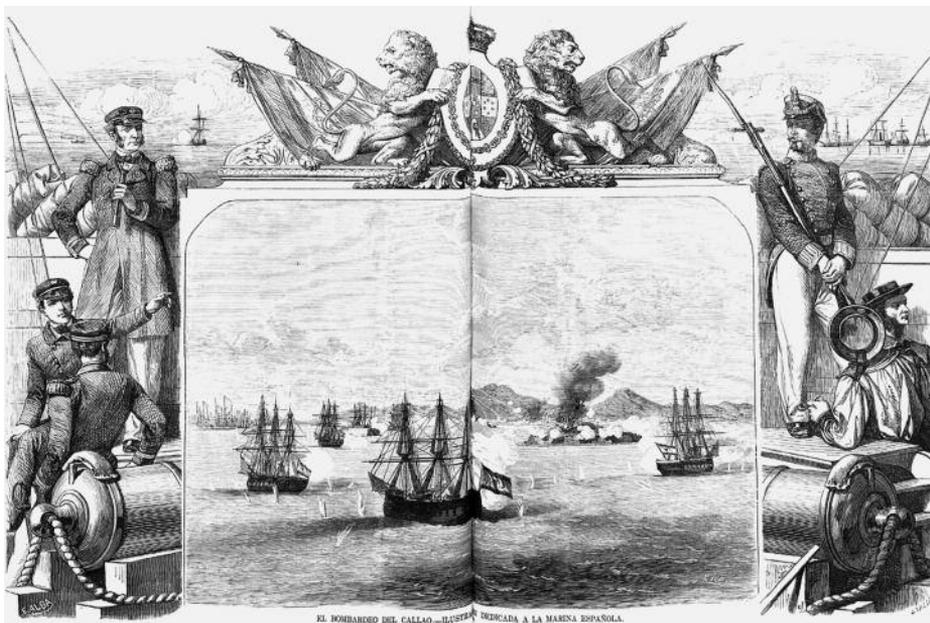
Y al ver las primitivas piraguas de aquellos hombres al lado de la moderna *Numancia*, era como si «dos obras de la mano del hombre que están separadas por centenares de siglos» se hubiesen encontrado en un perdido rincón del mundo. «Parecía como si se hubiesen arrancado todas la páginas de la historia a excepción de la primera y la última, que al cerrar el libro se hallarían por consiguiente en contacto», escribió Iriondo.

De la Guerra del Pacífico podemos recordar algunos de los párrafos del libro. Tuvo un recuerdo para el general Pareja, que se había suicidado el 29 de noviembre de 1865 cuando supo que la goleta *Covadonga* había sido apresada: «La escuadra toda sintió su muerte, porque conocía las bellas cualidades que le adornaban, y que en todos tiempos le hicieron ser respetado y querido de sus subordinados».

Del combate de Abtao del 7 de febrero de 1866, en el que las fragatas *Villa de Madrid* y *Blanca* se enfrentaron a la escuadra chileno-peruana refugiada al fondo del citado canal de Abtao, en el archipiélago de Chiloé, dijo: «... los comandantes españoles adoptaron el único modo de combatir posible en aquel caso, moviéndose a la entrada del estero en la que dieron en poco más de una hora dos vueltas redondas. Los fuegos de las fragatas se sostuvieron siempre vivísimos, como era de esperar del ardor e instrucción de las tripulaciones...».

Comentó los momentos anteriores al bombardeo de Valparaíso el 31 de marzo de 1866, que no se defendió: «Era un hermoso día de plácida calma; en la ciudad reinaba el silencio de los sepulcros; los habitantes coronaban las alturas. ¡Inusitado espectáculo en verdad ofrecía aquel pueblo, que se preparaba a ver la destrucción de sus propiedades, sin intentar nada por su defensa!».

Y relató el comienzo del combate de El Callao del 2 de mayo de 1866: «Por fin la *Numancia*, marchando a la cabeza de la división del Sur, que recorría la menor distancia, llegó la primera a su puesto, frente a las fortificaciones de Santo Rosa; y gobernando a presentar su batería de estribor al enemigo, en cuanto pudo enfilarle con su primer cañón de proa, rompió el fuego. Eran las once y cincuenta minutos».



Grabado en homenaje a los que participaron en el bombardeo de El Callao.
(*El Museo Universal*, 8 de julio de 1866).

Tras las privaciones pasadas durante la crisis y la guerra, y la posterior navegación por el Pacífico en su viaje de regreso, la estancia en la colonia francesa de Otahiti del 24 de junio al 18 de julio fue como estar en el paraíso. Iriondo describió la amabilidad de las gentes, los bellos paisajes, la exuberante vegetación, la flora, fauna y frutos que encontraba a su paso, la voluptuosidad de las mujeres y lo que se le presentaba a la vista, que contribuyó a que todos olvidaran sus penas pasadas y a que miraran el futuro con optimismo:

«Y a cada paso crecía nuestro asombro ante las maravillas que desplegaba la naturaleza. Aquí un pequeño río, cubierto por la espesa bóveda que forman las copas confundidas de seculares árboles; y entregadas a juegos infantiles, tan pronto en lucha con las cristalinas ondas, como humillando el césped de las orilla, mujeres de voluptuosas formas, sin otro velo para ocultarlas que la mata gentil de sus cabellos, tendida sobre los hombros.»

Continuando con el viaje, narró la estancia de la fragata en Manila del 8 de septiembre de 1866 al 19 de enero de 1867. Aquel era territorio español, conector de las actividades de la fragata en la Guerra del Pacífico, y los miembros de la dotación se sintieron como en casa, empezando por el gran recibimiento que tuvieron a la llegada:

«... no solo las autoridades, sino los vecinos todos, se mostraron solícitos a porfía para obsequiar a los individuos de la escuadra del Pacífico, y recordamos entre muchos los bailes dados con tal objeto por... La empresa del teatro preparó también una función en nuestro obsequio... El recibimiento de la ciudad de Manila queda grabado eternamente en nuestras almas.»

A continuación, Iriondo hizo referencia a la estancia en Batavia del 30 de enero al 19 de febrero de 1867, describió la ciudad y alabó su belleza: «La vista de la moderna Batavia sorprende agradablemente. Sus casas, de un solo piso y de una sencillez elegante, blancas como la nieve, están enclavadas en el centro de deliciosos jardines, y defendidas de los ardores del sol por arrogantes tamarindos y esbeltas palmeras que tienden en abanico sus ramas».

Hacia el final de su libro, tuvo palabras de alabanza para la *Numancia*, cuyas actividades gozaron de un gran eco en la prensa mundial, cuando mucha gente había dudado de que fuera capaz de llevarlas a cabo:

«Este largo viaje, a que ninguna otra nación se aventuraba, a pesar de desearlo ardientemente para conocer el valor del nuevo material creado a fuerza de inmensos sacrificios, hará siempre honor a España, colocándola al nivel de las potencias que han dado mayor impulso a la marina moderna. Mas no es éste el solo título de gloria que puede exhibir la fragata *Numancia*: su expedición al archipiélago de Chiloé durante la guerra del Pacífico, y el viaje

alrededor del mundo que acaba de verificar, le han creado una reputación universal, y el nombre de nuestro primer buque blindado figurará siempre en primer término en los anales marítimos.»

Aquella crónica de Iriondo contando las peripecias y aventuras de la primera vuelta al mundo de un barco blindado, que finalizó con el regreso de la *Numancia* a España en septiembre de 1867, en cierto modo recuerda a otra escrita muchos años antes por Antonio Pigafetta, cronista de la gran expedición de Magallanes-Elcano, que finalizó con el regreso a la Península de la nao *Victoria* en septiembre de 1522, después de haber dado la primera vuelta al mundo en la historia de la humanidad. Dos aventuras con sus crónicas separadas por 345 años, que en cierto modo tienen algunas similitudes. Cada una de ellas ha proporcionado a su respectivo autor un trozo de inmortalidad. Y al igual que para saber lo que ocurrió en la primera vuelta al mundo de la *Victoria* hay que leer la obra de Pigafetta, para conocer los detalles de la circunnavegación de la *Numancia* es muy recomendable sumergirse en la de Iriondo.

La vida de Iriondo tras el regreso de la *Numancia* a España

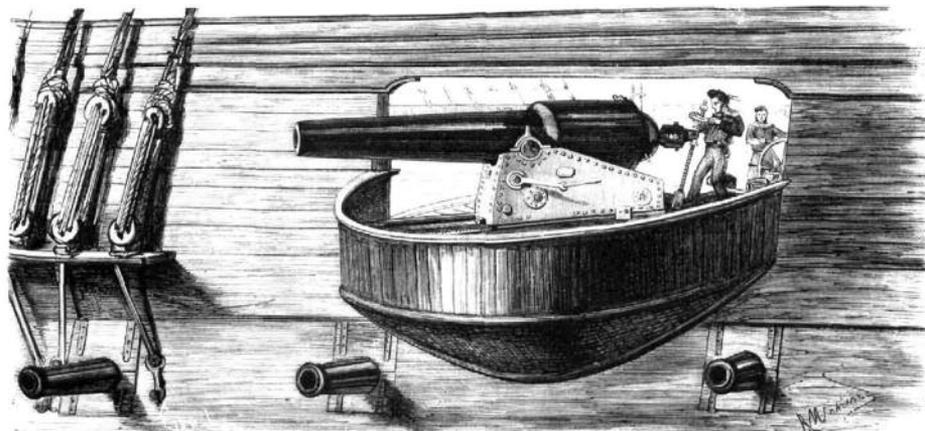
Por los méritos contraídos y por los servicios prestados en la *Numancia* durante la Guerra del Pacífico y en su vuelta al mundo, Iriondo ascendió a capitán de fragata (6) y a principios de enero de 1868 pasó destinado a Madrid. Entre las «Resoluciones adoptadas por el Ministerio de Marina» en 1868 (7), figuraba la siguiente: «En 20 de Enero. Disponiendo quede agregado á la Dirección del ramo en esta corte, el Capitán de fragata sin antigüedad del expresado cuerpo don Eduardo Iriondo y Gorostegui». En 1870 pasó destinado al Arsenal de La Habana, donde desarrolló diversos trabajos, entre ellos las reformas realizadas a la fragata de vela y hélice *Almansa*, que había tomado parte en el combate de El Callao.

A la vista de las buenas cualidades marineras y operativas de la *Almansa*, y teniendo en cuenta los adelantos de la artillería de la época, el contralmirante José Malcampo decidió reformar la artillería de la cubierta alta, instalando cuatro reductos para sostener otros tantos cañones de largo alcance, con amplios campos de tiro. Las obras de modificación fueron realizadas por Iriondo en La Habana, llevando a buen fin el proyecto de Malcampo.

Finalizadas las obras, la artillería alta de la *Almansa* quedó emplazada en cuatro nuevos reductos semicirculares que sobresalían por las bandas. Cada uno de ellos sostenía una colisa giratoria con un cañón de ánima rayada siste-

(6) *Guía de Forasteros para el año 1867*. Imprenta Nacional.

(7) *La Marina Española*, 6 de febrero de 1868.



Cañón alto de la fragata *Almansa* en su reducto tras la modificación realizada en La Habana por Eduardo Iriondo. (*La Ilustración Española y Americana*, 25 de julio de 1871).

ma Parrot, de 16 cm de calibre, para proyectiles sólidos y huecos. Para meter y sacar cada cañón de batería solo era necesario un hombre con una manivela. La orientación se lograba girando una rueda parecida a la del timón de gobierno de un barco, que movía un engranaje conectado a otro situado en la parte trasera de la colisa. La elevación se conseguía moviendo un tornillo fijo al cascabel.

Por desgracia, Iriondo no tuvo ocasión de seguir mostrando sus habilidades, ni como ingeniero ni como escritor, ya que falleció en La Habana en 1871, al año siguiente de llegar al Apostadero.

BIBLIOGRAFÍA

- C. F. «Bibliografía. Impresiones del viaje de circunnavegación en la fragata blindada *Numancia*». *La Marina Española*. 12 de febrero de 1868, pp. 134-136.
- CRESPO RODRÍGUEZ, Rafael: «Un poco de historia». *Ingeniería Naval*. Julio, 1966, pp. 232-248.
- GARCÍA MARTÍNEZ, Ramón: *Méndez Núñez (1824-1869) y la Campaña del Pacífico*. Xunta de Galicia, 2000.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino. *Primera vuelta al mundo de un acorazado. La «Numancia»*. Navalmil. Madrid, 2013.
- *El combate del Callao y sus protagonistas*. Entrelíneas Editores. Fuenlabrada, 2017.
- *La Fragata blindada «Numancia». La historia de su vida*. La Espada y la Pluma. Madrid, 2005.
- IRIONDO, Eduardo: *Impresiones del viaje de circunnavegación de la fragata blindada «Numancia»*. Editorial Naval. Madrid, 1941.
- *Impresiones del viaje de circunnavegación en la fragata blindada «Numancia»*. Imprenta de los señores Gasset, Loma y Compañía. Madrid, 1867.

- MARCELO RODAO, Guadalupe de: *Catálogo de los fondos geográficos y afines de los siglos XVI al XIX en la biblioteca de la Academia de Artillería de Segovia*. Asociación Cultural «Biblioteca de Ciencia y Artillería». Segovia, 2001.
- MARCO, Miguel Ángel del: «Méndez Núñez en el Plata». *Revista de Historia Naval*, núm. 5. 1984, pp. 33-63.
- MARÍN, Cristóbal: *Huesos sin descanso. Fueguinos en Londres*. Debate. Santiago de Chile, 2019.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, José María (coordinador): *Enciclopedia General del Mar*. Volúmenes 1, 2 y 5. Ediciones Garriga. Barcelona, 1982.
- NOVO Y COLSON, Pedro de: *Historia de la guerra de España en el Pacífico*. Imprenta de Fortanet. Madrid, 1882.
- PÉREZ-GALDÓS, Benito: «La vuelta al mundo en la Numancia». *Historia 16*, 1995.
- Redacción: «Bibliografía. Episodios de la Campaña del Pacífico». REVISTA GENERAL DE MARINA. Marzo 1882, pp. 393-397.
- «Fe de erratas». *Ingeniería Naval*. Agosto 1966, p. 307.
- «La fragata *Almansa*». *La Ilustración Española y Americana*. 25 de julio de 1871, pp. 356-358.
- *Guía de Forasteros para el año 1867*. Imprenta Nacional. 1866.
- SANZ COLMENAREJO, Cecilio: *Tecnología constructiva de los buques de pasaje de mediados del siglo XIX*. Tesis Doctoral. Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, 2005.
- VALDIZÁN GAMIO, José: *Historia Naval del Perú*. Tomo IV. Ministerio de Marina. Lima, 1987.
- VV. AA.: *Documentos relativos a la campaña del Pacífico (1863-1867)*. Museo Naval de Madrid, 1966-1994.
- Estado General de la Armada*. Ministerio de Marina. Madrid, 1850 y posteriores.

