

JUAN BAUTISTA DE ANTEQUERA Y BOBADILLA.
DE LA GUERRA DEL PACIFICO
AL VIAJE DE CIRCUNNAVEGACION DEL MUNDO.
(1862-1867)

SERENA FERNÁNDEZ ALONSO

Introducción

La historia de las relaciones entabladas por España con las nacientes repúblicas americanas independientes atravesó, en no pocos momentos del siglo XIX, por períodos de tensión saldados por un conflicto, bien de corte diplomático, bien eminentemente bélico.

El caso peruano participaría de ambos. Hacia 1850, y tras varias décadas de notorio distanciamiento, se reiniciaron las gestiones para entrar en tratados con España que normalizaran las relaciones entre ambos países, trabadas por el no reconocimiento de la Independencia del Perú por la ex-metrópoli, y por la negativa de esta república a asumir la amortización de la deuda interna del tiempo del gobierno español.

En medio de un clima cordial y protocolario, pero inestable debido a estas cuestiones, la década de 1860, con la organización de la Expedición Española al Pacífico, abriría nuevas brechas en este proceso de acercamiento mutuo. El envío de la Escuadra del Pacífico, integrada por buques de guerra, pretendía responder a las demandas de diplomáticos y súbditos españoles en América de hacer valer sus intereses en la zona, favorecer el comercio y estrechar relaciones con los nuevos gobiernos de las repúblicas, aunque no debe excluirse, asimismo, el deseo de algunos personajes del momento de recuperar para España una imagen de poder o de prestigio, por entonces cuestionada y que correspondía dudosamente a la realidad.

La adscripción a la escuadra de una comisión con fines científicos¹, no sirvió para paliar la desconfianza que dicho proyecto generó en América. Los intentos intervencionistas europeos en Ecuador, Santo

Domingo y México que se vivieron por entonces, habían alertado a las repúblicas americanas de los peligrosos efectos derivados del renacimiento nacionalista de las potencias del viejo mundo, motivado, no pocas veces, por un irredentismo trasnochado.

Ante las invasiones sufridas por México y Santo Domingo, los órganos de poder y opinión en Perú temieron que éste fuera el próximo objetivo de España, creándose una tirante situación que condujo a la mutua retirada de cónsules en ambos países y a un enturbamiento de relaciones que, de alguna manera, atizó el rescoldo de los viejos odios de la independencia.

Sin que las Instrucciones dadas por el Ministro de Estado, Saturnino Calderón Collantes, al Almirante Pinzón², permitan suponer un soterrado objetivo neo-imperialista tras los fines científicos de la expedición, es cierto que se preveían posibles hostilidades de algunas repúblicas, especialmente Perú, a las que se admitía, la escuadra no eludiría responder con decisión³. Tras esta ambigüedad, la expresión del deseo de entablar relaciones amistosas no resultaba demasiado tranquilizadora.

No lo eran mucho más las manifestaciones de la prensa del momento:

“Mientras la España recobraba su puesto en Europa, y mientras cobraba la importancia militar y política que merece toda nación grande, rica y civilizada, era conveniente que su pabellón paseara por otros países, que los territorios que en otros tiempos habían pertenecido a su corona, recordaran la dignidad y la importancia de la madre patria, haciendo así más dignos de estimación y de respeto en todas partes a sus hijos.

Por eso se dispuso por el gobierno español que fuera a recorrer los países bañados por el Pacífico una pequeña pero hermosa escuadra de buques de guerra, que recordará doquier nuestro pabellón y la civilización de la antigua Iberia.

... un viaje útil para los adelantados de los estudios, digno para los que iban a verificarse y de gloriosa importancia para la nación española.”⁴

La escuadra tenía como destino final las Islas Filipinas, y debía recorrer las costas americanas tocando los puertos del Río de la Plata, Valdivia, Valparaíso, Copiapó, Cobija, El Callao, Guayaquil y otros de Nueva Granada, Centroamérica y México, y estaba compuesta por las fragatas “Resolución” y “Triunfo”, y las goletas “Covadonga” y “Vencedora”, a las que se sumarían posteriormente otros buques y naves de transporte.

El viaje de regreso debía seguir el mismo itinerario a la inversa. Así pues, ni una guerra, ni un viaje de circunnavegación, habían sido previs-

tos por España, sino que resultarían de una serie de imprevisibles circunstancias que enmarañaron la tensa situación de paz.

El objetivo de esta comunicación no es entrar a analizar la Guerra del Pacífico que enfrentó a España con Chile y Perú, por tratarse, no sólo de un tema bien estudiado⁵, sino complejo y excesivamente amplio. Sin embargo, la alusión parcial al enfrentamiento armado es ineludible, en cuanto que constituye el marco histórico en que se inscribió la intervención de la fragata "Numancia" y de su comandante, Juan Bautista de Antequera y Bobadilla, en un acontecimiento glorioso para la historia de la Marina española, que constituye el eje central de estas páginas.

Biografía de un marino canario del siglo XIX

Juan Bautista de Antequera y Bobadilla nació en La Laguna, provincia de Tenerife, el 11 de julio de 1823, iniciando su carrera como guardiamarina a los 15 años en Cádiz, y embarcándose en su primer destino un año después en la "Isabel II" y "Héroe", en los cuales navegó por el Mediterráneo.

Participó en las campañas de la guerra civil de los Siete Años en Cataluña, acciones en las que fue distinguido con la Cruz de la Marina de la Diadema Real. Años más tarde (1843), intervino en los sitios de las sublevadas Cartagena y Alicante, ostentando ya entonces el grado de teniente, y siéndole concedida la Cruz de San Fernando de primera clase⁶.

Tras algunos servicios en las costas gallegas, en 1846 fue comisionado para gestionar la liberación de súbditos españoles de la tiranía del gobierno de Rosas en Argentina, misión que cumplió con éxito gracias a su habilidad y dotes personales. A su regreso a Cádiz, le fue conferido el mando sucesivo de diversos buques, con los que desempeñó cruceros por las costas andaluzas.

En 1850, y por orden del Director General de la Armada, se le nombra oficial auxiliar de la Secretaría de la Dirección General, disponiéndose que pasase a Cádiz a fin de embarcar a las órdenes de la División Naval de Instrucción.

Un destino posterior le llevaría a La Habana, embarcando en la fragata "Esperanza" como oficial del comandante de las fuerzas navales. En aquel puesto, realizó servicios contra la expedición filibustera de Narciso López; su captura de prisioneros le valió la concesión de la Cruz de Carlos III. En 1855 y 1856, Antequera estuvo al mando del bergantín "Galiano".

A su regreso a la Península se le nombra tercer secretario de la Dirección General de la Armada, cargo que ocupó hasta 1858, ascendiendo a capitán de fragata al año siguiente, y tomando el mando del buque "Villa de Bilbao", con el que intervino en la guerra de Africa en los combates de Río Martín, Larache y Arcila, que le valieron el ascenso a coronel de infantería.

En 1862 fue nombrado capitán del puerto de Matanzas en Cuba, cargo que ejerció hasta 1863. Un año más tarde fue ascendido a segundo comandante de la fragata blindada "Numancia", que sería incorporada a la Escuadra del Pacífico el 5 de mayo de 1865, fecha en que tocó puerto en El Callao y en que Antequera fue ascendido a capitán de navío.

Unos meses después, tras el suicidio del General Pareja, el comandante de la Numancia tomó el mando de la Escuadra, pasando así el canario Antequera a comandar dicha fragata, puesto desde el cual intervendría en la Guerra del Pacífico, conflicto que se hallaba aún en gestación, pero que no tardaría en estallar.

El conflicto entre Perú y España

En efecto, la llegada de la expedición científica a las costas del Pacífico fue recibida con prevención, temiendo que los fines científicos no hicieran sino encubrir sus miras hostiles.

Era el período de gobierno del mariscal Miguel San Román (1862), que resultó efímero a causa de su fallecimiento repentino, debiendo hacerse cargo de la Presidencia D. Pedro Díez Canseco, y más tarde el general Antonio Pezet. Este último se encontró con que el ambiente público estaba en contra de todo lo que no significara una política enérgica frente a las pretensiones de España, mientras que él estaba convencido de la necesidad de celebrar un tratado. Así, gradualmente, se fue produciendo un distanciamiento entre pueblo y gobierno que habría de tener fatales consecuencias para el desenvolvimiento de los acontecimientos posteriores⁷.

El 10 de julio de 1863, la escuadra llegaba a El Callao tras una breve estancia en Chile, donde se les prodigó un amistoso recibimiento. En un breve plazo, la comisión siguió ruta hacia el norte, tocando en Paita y Guayaquil, costearo México y llegando a San Francisco de California. La decisión de abandonar el puerto de Lima tuvo carácter estratégico, pues por esos días se preparaban las fiestas para la celebración de la independencia peruana, y se buscó así evitar posibles tensiones. Las circunstancias, sin embargo, no coadyuvaron al mantenimiento de la paz.



Juan Bautista de Antequera y Bobadilla. (1823-1890).

QUINTA SUBDIVISION.



Buques en que estuvo embarcado.

BUQUES.	Situación	DESTINOS ABORDO.	FECHAS de embarco.			FECHAS de desembarco.			TIEMPO que estuvo embarcado.			TIEMPO de embarco hábil para ascensos, etc.			DIAS de mar.
			Dias	Me	A	Dias	Me	A	A	Me	Dias	A	Me	Dias	
Frágata <i>Rebel</i>	3		1	May	1857	2	Junio	1857		1	7				
Barq. ^a <i>Herce</i>	3		2	Junio	1857	1	En.	1861	1	6	29				
Barq. ^a <i>Pluton</i>	3		1	En.	1861	15	En.	1861			14				
Barq. ^a <i>Herce</i>	3		15	En.	1861	27	En.	1862	1		12				
Barq. ^a <i>Herce</i>	1 ^o		27	En.	1862	14	Mar.	1862	siguiente						
Barq. ^a <i>Herce</i>	3		14	Mar.	1862	1	Julio	1862		3	19				
Barq. ^a <i>Rebel 2.º</i>	3		1	Julio	1862	1	Oct.	1862		3					
Barq. ^a <i>Kamarian</i>	3		1	Oct.	1862	7	Nov.	1862		11	6				
Barq. ^a <i>Herce</i>	3		6	Nov.	1862	24	Julio	1865	1	8	19				
Barq. ^a <i>Herce</i>	1 ^o		24	Julio	1865	22	Oct.	1865	siguiente						
Corb. ^a <i>Venus</i>	1 ^o		22	Oct.	1865	15	Feb.	1867	siguiente						
Galicho <i>Suiza</i>	3	Mambambola	1	Mar.	1867	27	Oct.	1867	2	7	26				
Corb. ^a <i>Morruedo</i>	3		17	Junio	1856	10	Oct.	1856		3	22				
Barq. ^a <i>Gaudiano</i>	3		12	Oct.	1856	25	Oct.	1856			13				
Barq. ^a <i>Baldomá</i>	3		31	Dic.	1856	1	Feb.	1857		1	1				
Barq. ^a <i>Villancien</i>	1 ^o		1	Feb.	1857	5	Feb.	1857	Porton						
Barq. ^a <i>Cypriana</i>	3		5	Feb.	1857	2	Ag.	1857		5	27				
Barq. ^a <i>Kabon</i>	M ^o	Mambambola	10	Ag.	1857	1	Oct.	1857			18				
Barq. ^a <i>Cypriana</i>	3		1	Oct.	1857	4	Feb.	1858	2	5	3				
Barq. ^a <i>Antolin</i>	Barq. ^a	De la Habana a Cádiz	8	Feb.	1858	1	Mar.	1858			25				
Barq. ^a <i>Antolin</i>	Barq. ^a	De Cádiz a la Habana	8	May	1858	1	Junio	1858			23				
Barq. ^a <i>Vehano</i>	3	Mambambola	1	Junio	1858	5	Ag.	1858		3	2	6			
Barq. ^a <i>Villancien</i>	3		5	Ag.	1858	12	Ag.	1857	Porton						
Barq. ^a <i>Villancien</i>	3	De la Habana a Cádiz	12	Ag.	1857	5	Oct.	1857			23				
Corb. ^a <i>N.º 1 Bilbao</i>	3	Mambambola	4	Julio	1859	25	Mar.	1860	1	8	21				
Corb. ^a <i>N.º 1 Bilbao</i>	3	De Cádiz a la Habana	15	Mar.	1860	31	Mar.	1862			16				
Porton <i>Cabo</i>			25	May	1860	17	Junio	1860	Porton						
Porton <i>Cabo</i>		De la Habana a Cádiz	30	Julio	1860			1860			20				
Barq. ^a <i>Seten</i>		Se embarca en	siguiente							19	2	7			

BUQUES.	DESTINOS ABORDO.	FECHAS de embarco.			FECHAS de desembarco.			TIEMPO que estuvo embarcado.			TIEMPO de embarco hábil para ascensos, etc.			DIAS de mar.
		Dia	Me.	Año.	Dia	Me.	Año.	Años	Me.	Dias	Años	Me.	Dias	
	Suma cont. de las exp. de embarco en las exp. armadas							18	2	7				
X Frag. <i>Sanjurjo</i>	3	27	Dic.	1866	12	Dic.	1867		11	15				
X <i>W.</i>	3	12	Dic.	1866	11	Oct.	1867	1	9	29				
X Com. <i>Real Sala</i>	Esc. de <i>Real Sala</i>	9	Dic.	1867	25	Junio	1868		6	14				
	Esc. de <i>Filipinas</i>			1873	22	Abri.	1873		1	20				
	Com. <i>Real Sala</i> de <i>Filipinas</i>	27	Abri.	1873	25	Abri.	1875	1	11	27				
	de <i>Filipinas</i> a <i>Barcelona</i>	26	Abri.	1875	7	Junio	1875		1	11				
	Com. <i>Real Sala</i> de <i>Comand. de Instrucción</i>	10	Abri.	1875	20	Mayo	1875		6	21				
	Com. <i>Real Sala</i> de <i>Comand. de Inf.</i>	7	Abri.	1878	13	Dic.	1878		4	4				

OCTAVA SUBDIVISION.



Extracto de las navegaciones á Ultramar, mares en que navegó y combates y acciones de guerra en que se halló.

ANOS.		TIEMPO QUE PERMANECIÓ EN ULTRAMAR.								
		ÁFRICA.			ASIA.			AMERICA.		
		Años	Meses	Días	Años	Meses	Días	Años	Meses	Días
1838	En el buque de la Casaca									
1839	Con el bergantín Negro y en clase de teniente de Marina navegó en el Mediterraneo.									
1840	Id									
1841	Id									
1842	Id									
1843	Id con dicho buque superior Fratel. 2.º bergantín de Marina									
1844	Id con el berg. Negro en clase de oficial									
1845	Id en el Mediterraneo hasta Mayo que partió en el 1.º de las costas de Galicia y el 11 de Julio dio la vela para Montevideo a donde llegó en Setiembre habiendo tocado en Rio Janeiro								4	
1846	En 30 de Junio llegó a Cuba procedente de Montevideo								6	
1847	En 1.º de Mayo tomó el mando del falcón Lima con el que navegó en el Sur de la Peninsula									
1848	Id									
1849	Id hasta el 29 de Setiembre que cesó									
1850	Destinado en Madrid desde 19 de Abril hasta Junio que embarcó en la Casaca con la que navegó en el Mediterraneo									
1851	En breve salió para la Habana en el vapor Calabona y navegó en Cuba en la fragata Cyprina, accidentalmente marchó									
Sumas										10

AÑOS.	TIEMPO DE SERVICIO EN LOS MARES		
	AFRICA	ASIA	AMERICA
	1840 - Mes - Dia	1840 - Mes - Dia	1840 - Mes - Dia
Señala hasta 1850			
1851			
1852			
1853			
1854			
1855			
1856			
1857			
1858			
1859			
1860			
1861			
Señala			7 2

AÑOS.		TIEMPO QUE PERMANECIÓ EN ULTRAMAR.								
		AFRICA.			ASIA.			AMERICA.		
		Año	Mes	Días	Año	Mes	Días	Año	Mes	Días
1851	Sezono: hasta 1851							7	2	
1852	En 31 de Mayo llegó a la Habana por el viento de tierra y en 1 de Mayo se encargó de la Capa del Pto. de Matanzas.								9	
1853	Con lo que continúo							1		
1854	En un buque hasta el 25 de Mayo. En 1 de Junio fue pasaporte para el Pen. con 29 de Diciembre embarca en la Esmeralda con el cargo de 22 Com. ^{te}								6	
1855	Con dicho buque salió de Cuba el 4 de Di- ciembre, el 13 llegó a S. Vicente, en 13 de Mar- zo a Montevideo para el esteché de Mo- gallanos y llegó a Valparaiso el 28 de Abril y al Callao el 5 de Mayo incor- porándose a la escuadra del Virrey Pío algunos buques. En 12 de Diciembre llegó a Callao y en dicho día se encargó del mando de la fragata								10	11
1856	En 1 de Enero llegó a Valparaiso puerto bloqueado por nuestros buques. Verificó con un buque en unión de la fragata Blanca viaje al Archipiélago de Chi- le buscando la escuadra aliada de los en- emigos acullá en los esteros de dicho Ar- chipiélago sosteniendo algun fuego con el enemigo en Pto. Saavedra el 2 de Mayo El 14 regresaron a Valparaiso habiendo aprendido los buques con cargamento de carbon y un vapor con tripulacion y marineria chilena. El 31 asistió al bombardeo de Valparaiso y el 2 de Mayo al ataque del Callao								10	3 11

AÑOS.		TIEMPO QUE PERMANECIÓ EN ULTRAMAR								
		ÁFRICA.			ASIA.			AMÉRICA		
		Años	Meses	Días	Años	Meses	Días	Años	Meses	Días
	<i>Sumas hasta 1865.</i>							1	3	17
1865	<i>Callao, el 10 salí de dicho puerto y el 11 se separé con otro buque del resto de la escuadra. El 22 de Junio llegó a Iquitos; en 3 de setiembre llegó a Manabá.</i>									
1867	<i>En 14 de Enero salí de Manabá mandando dicho buque, pasó el cabo de Buena Esperanza y con escala en varios puntos llegó el 25 de Julio a Río Janeiro terminando el viaje de circunnavegación y arribando al dicho punto a la Escuadra del Pacífico. En 20 de set. llegó a Cadix y el 11 de octubre entregó el mando.</i>					2	16		5	15
1868	<i>En la Pen. en sus de licencia y de recomplac. hasta el 20 de octubre que se encargó de la Vice-Preidencia de la Junta de Gobierno de la Armada, en 9 de Dic. formó en Cartagena el servicio de la Escuadra.</i>									
1869	<i>Mandando la Escuadra del Mediterráneo contribuyó a su organización y se ocupó de los cometos de redición ocurridos en los últimos días del mes de Enero. En 25 de Junio entregó el mando de la Escuadra.</i>									
1870	<i>para hacer uso de licencia. En 27 de set. de 1869 se encargó de la Vicepresidencia del Almirantazgo.</i>									
1870-71	<i>En su cargo continuó hasta el 31 de Mayo de 1871 y el 19 de Abril se encargó de la Comd. Genl. del Dep. de Cádiz, un mes y el 8 de Mayo por haber sido el.</i>									
	<i>Sumas</i>					6	16	11	5	2

AÑOS.		TIEMPO QUE PERMANECIÓ EN ULTRANAR.								
		AFRICA.			ASIA.			AMERICA.		
		Año	Mes	Días	Año	Mes	Días	Año	Mes	Días
	Suma hasta 1870				5	16	11	5	2	
1870-71	gido Senabó									
1871-72	Senador del Reino									
1872-73	En 3 de Abril de 1873 llega a Longa por procedente de España, el 24 de Manila y el 29 se encarga de la Com.ª. Gral. del Apostadero de Filipinas				2	27				
1873-74	Manifiesto al Apostadero de Filipinas				1					
1874-75	Don hasta el 25 de Abril de 1875 que entregó dicho mando y salió para Europa por Leganes a Marsella el 7 de junio				11	7				
1875-76	Con licencia en Francia hasta el 25 de Octubre Senador del Reino en las Cortes del 75 y en 1.º de Abril se encarga del M. de Navarra									
1876-77										

Mientras la comisión científica a bordo de la escuadra llevaba a cabo sus exploraciones, se tuvo noticia de los graves sucesos de la hacienda Talambó, donde un grupo de colonos españoles fueron asesinados por peruanos el 4 de agosto de 1863, hecho que desencadenó las iras del agente español Eusebio Salazar y Mazarredo, quien no dudó en incitar la intervención armada de los buques de guerra españoles. Junto a ello, las rencillas entre los componentes del grupo de científicos y los jefes de la escuadra se avivaron, y el Ministerio de Fomento dispuso la disolución de la Comisión Científica. El Almirante de la escuadra, Pinzón, ordenó su desalojo, dejando a sus miembros en Valparaíso abandonados a su suerte, a la vez que las fragatas "Resolución" y "Triunfo" salían de Chile para ocupar las islas guaneras de Chincha, de las que tomaron posesión el 10 de abril de 1864, iniciándose así un conflicto que duraría varios años y en el que se verían implicadas cuatro repúblicas americanas: Perú, Chile, Bolivia y Ecuador⁸.

La toma de las Chincha fue interpretada como una decidida agresión a la soberanía peruana y una predecible amenaza para las otras repúblicas sudamericanas. En realidad se trató de una medida de fuerza desafortunada con la que pretendían obligar al gobierno peruano a dar las satisfacciones que España reclamaba: el Almirante de la escuadra, Pinzón, conjuntamente con Mazarredo, emitieron una Declaración estableciendo que el guano de las Islas serviría como garantía para las cantidades adelantadas al Perú por súbditos extranjeros con la garantía de dicho abono, y que a partir de entonces, las compañías explotadoras del mismo deberían rendir cuentas al gobierno español.

Ante estos hechos, en Lima se produjeron grandes manifestaciones populares y numerosas reuniones en que el pueblo ofreció sus servicios al gobierno para oponerse con la fuerza a lo que consideró "un insulto a nuestra dignidad, un ultra-indigno, un crimen que tiene todas las apariencias de la traición"⁹.

El gobierno, sin embargo, había ordenado actuar con prudencia ante las provocaciones de los españoles, actitud que ahondaría el distanciamiento con la población. La inestabilidad política y la exaltación popular marcaron este período. Pezet, que no tenía intención de continuar con la política internacional enérgica iniciada por Castilla, no dudó en buscar un acuerdo con España que satisficiera las pretensiones de ambos países; en esta búsqueda se fue ganando la oposición de la opinión pública. El Perú no contaba en aquel momento con los recursos defensivos adecuados; sus buques de guerra no estaban a la altura de los cañones de la escuadra española, y cuando ésta capturó el guano, el Estado se vio privado de su principal fuente de ingresos, presión que no

sería fácil eludir ni siquiera recurriendo a empréstitos extranjeros y a la urgente adquisición de buques y armamento.

Mientras Pezet pugnaba por obtener de Madrid una respuesta que desacreditara la actuación de la escuadra, el pueblo y la prensa manifestaron no querer oír hablar de tratos con los españoles, sino de guerra. Esta actitud general y los enrevesados y torpes procedimientos del cuerpo diplomático, hicieron fracasar la política de Pezet.

Tampoco el Tratado Vivanco-Pareja, firmado el 27 de enero de 1865, solucionó el conflicto con España. Las críticas que suscitó y el descontento con que fue recibido, evidenciaron que la mayoría de la nación no aceptaba un tratado como justa solución a las agresiones cometidas. La escisión política peruana, las medidas represivas tomadas por el gobierno y la oposición atizada por Ramón Castilla, fueron gastando la idea de una revolución como panacea de todos los males.

El movimiento estalló en febrero de 1865. En noviembre de ese año, el coronel Mariano Ignacio Prado iniciaba la dictadura que condujo al desarrollo definitivo de la guerra con España. Un mes después se celebró entre el Perú y Chile la alianza ofensiva y defensiva para repeler la agresión española.

El 14 de enero de 1866 se declaró la guerra a España. Bolivia y Ecuador se les unieron, mientras Colombia y Brasil declaraban su neutralidad y Argentina eludía tomar parte en la contienda.

Por las mismas fechas que se desarrollaba en el Perú la revolución que habría de llevar a un brusco cambio de gobierno, zarpaba de Cádiz, rumbo al Pacífico, la más poderosa pieza de la armada de guerra española, la "Numancia", al mando de Casto Méndez Núñez. Era un buque de primera, blindado con chapas de hierro de 13 centímetros de grueso y armado con potente artillería. "A todo el vapor de su máquina de mil caballos de fuerza, alcanzaba la velocidad de trece millas, quemando diariamente 120 toneladas de carbón en sus 40 hornos. Construída en el puerto francés de Tolón, bajo la dirección de ingenieros españoles y según planos españoles, saludó por primera vez las aguas de Cartagena a fines de 1864."¹⁰ En mayo del año siguiente, y tras 90 días de navegación por el Atlántico, la "Numancia" se unía en el puerto de El Callao a la Escuadra española a las órdenes del general Pareja.

Las tripulaciones se debatían inquietas ante la incertidumbre de los hechos y la impaciencia por entrar en acción. La crítica situación del gobierno de Narváez en España no alentaba la esperanza de una resolución por la vía diplomática, al parecer tampoco deseada por los hombres allí destacados. La actitud desafiante e irrespetuosa de Chile hacia los representantes españoles y la escasa capacidad de éstos, entre ellos el

Sr. tavora, determinaron la declaración formal de guerra a España el 24 de septiembre de 1865. El general Pareja, en respuesta, determinaba el bloqueo de los puertos chilenos, interrumpiendo así la exportación comercial. La llegada al poder en Lima del dictador Prado y las medidas de presión en aguas chilenas, evidenciaron la inminencia de la guerra abierta. La "Numancia" recibió orden de trasladarse al puerto de Caldera, esencial para la salida de cobre de las minas de Copiapó.

La primera iniciativa chilena, que se saldó con la captura de la goleta "Covadonga", fue recibida por el general Pareja con consternación. Presumiblemente se hallaba presionado por otras razones, porque el hecho no fue lo suficientemente grave como para empujarle, como lo hizo, al suicidio. Su muerte supuso ciertos cambios en la evolución de los acontecimientos. Recordemos que Pareja había pugnado por llegar a un entendimiento pacífico que evitara la guerra. Su sucesor en el mando de la Escuadra, el comandante de la "Numancia" Casto Méndez Núñez, era un hombre mucho más exaltado y partidario acérrimo de dar un escarmiento en satisfacción del honor nacional. El 6 de diciembre de 1865 se declaraba la guerra a Chile. El 12, el brigadier Méndez Núñez se traslada a la "Villa de Madrid", dejando el mando de la "Numancia" al teniente de navío Juan de Antequera, que se dirige entonces a Valparaíso. La goleta "Covadonga" fue apresada a traición por la chilena "Esmeralda". Dos días más tarde, la "Blanca" y "Madrid" se baten con la escuadra peruana, guarnecida entre la costa continental y la isla de Chiloé. Las espesas nieblas y la peligrosa navegación ente escollos y bajíos de los que no existían planos ni datos concretos, complicarían seriamente la travesía de regreso al puerto de Valparaíso¹¹.

*Las principales acciones: el bombardeo de Valparaíso
y el 2 de mayo de 1866 en El Callao*

El 31 de marzo de 1866, Méndez Núñez, a bordo de la "Numancia", disparó dos cañonazos para indicar que, en el plazo de una hora, se rompería el fuego contra la plaza chilena de Valparaíso. En efecto, tras llevar a cabo la orden, la "Blanca", la "Villa de Madrid" y la "Vencedora", lanzaron sus proyectiles sobre aquel puerto, causando pérdidas valoradas en unos 15.000.000 de pesos.

El comandante cumplía así sus proféticas palabras al gobierno español hacía apenas unos días:

"Si desgraciadamente no consiguiese una paz honrosa para España, cumpliré las órdenes de V.E. destruyendo la ciudad de

Valparaíso (...) y la de S.M. se hundirá en estas aguas antes que volver a España deshonrada, cumpliendo así lo que S.M., su Gobierno y el país desean, esto es: primero honra sin marina que marina sin honra.”

Menéndez Núñez al Ministro de Estado español, M.
Bermúdez de Castro.

Ante los chilenos, parecían haber satisfecho su honor. No se trató, sin embargo, de un combate en toda regla, pues la no contestación al cañoneo de los españoles, convirtió la acción en una agresión unilateral contra una población indefensa. De hecho, el bombardeo de Valparaíso fue muy duramente criticado por otras naciones, y el Ministro de Estado español debió recurrir a toda su capacidad para tratar de justificar la actitud de Méndez Núñez. Chile, por su parte, expulsó a los españoles del país.

Días después, la escuadra española puso proa hacia el Norte. En El Callao se aprestaban las defensas; los buques que defendían el puerto eran el “Túmbez”, el “Loa” y el “Victoria”... un total de 57 cañones frente a los 267 de la flota atacante. El prefecto de El Callao solicitó la colaboración de toda la población útil de la provincia para ultimar el dispositivo defensivo. La población se volcó con decisión y entusiasmo patrióticos. El jefe del Estado y sus secretarios se trasladaron al puerto, donde permanecieron hasta la retirada de la escuadra. Militares, profesores, artesanos, ciudadanos de toda clase, y hasta presidiarios que así lo solicitaron, tomaron parte activa en la defensa de la ciudad. Además de sus barcos y de las baterías emplazadas a lo largo de la costa, las fuerzas peruanas contaban con un ejército a las órdenes del general Juan Buendía, por si fuera preciso rechazar un desembarco.

Inicialmente fijado el bombardeo para el 1 de mayo, Méndez Núñez prefirió dilatarlo hasta el día siguiente, por ser una fecha gloriosa de las luchas de la independencia española frente a Napoleón. Así pues, el 2 de mayo, la armada española entró en movimiento, dividiéndose en dos secciones: una formada por la fragata capitana “Numancia”, mandada por el canario Antequera, seguida por la “Blanca” y la “Resolución”, y otra, por la “Villa de Madrid”, “Berenguela” y “Almansa”; en el centro se situó la goleta “Vencedora”.

A las 12 del mediodía, la escuadra penetró en la bahía; los buques españoles enarbolaban sus banderas y la fragata capitana lanzó el primer disparo contra el fuerte “Santa Rosa”, dando comienzo a la batalla y generalizándose el combate, donde ambos contendientes dieron muestras de valor y constancia. Por la tarde, la escuadra española se retiraba del puerto, considerando haber castigado a los defensores de El Callao y

sin haber sufrido averías de consideración ni ver hundido ninguno de sus buques. No obstante, la victoria no quedó clara, y ambos, peruanos y españoles, se la atribuyeron a sus propias fuerzas. El 2 de mayo de 1866 es, sin duda, uno de los días más celebrados de la historia del Perú, y para muchos, la fecha que consagró definitivamente la independencia de la República frente a las ambiciones de dominio de España.

Al día siguiente del reñido combate, el comandante Antequera daba el parte oficial sobre el mismo a Méndez Núñez, haciendo especial hincapié en el comportamiento ejemplar de la tripulación a su mando. De este testimonio extractamos a continuación los párrafos más significativos:

“1866, mayo, 3. Fondeadero de San Lorenzo.

En cumplimiento de las prevenciones para combate que determina la orden de ayer y según dispuso y presencié V.S. desde el puente de este buque, ocupamos nuestro sitio de combate seis cables al noroeste de las fortificaciones del sur y en seis brazas de fondo, abriendo los fuegos nuestra batería con bala y granada a las ocho horas y cincuenta minutos de la mañana. Estos fueron inmediatamente contestados por la torre y baterías enemigas con un fuego nutrido y bastante bien dirigido, lanzando toda clase de proyectiles, desde el calibre 32 hasta el de 500.

Varias embarcaciones, al parecer torpedos, se movían muy próximos a la costa, y el vapor Tumbes (...) recibió varios balazos que le obligaron a retirarse.

Ya las balas nos habían cortado el pescante y tiras del único bote que teníamos fuera cuando V.S., herido de una bala de cañón, insistió en permanecer en su puesto de honor a pesar de mis reiteradas súplicas, cayendo en mis brazos a los pocos momentos, debilitado por la pérdida de sangre.

(...) A los pocos minutos llegó al puente el Mayor General a decirme que la “Berenguela” se iba a pique, que “La Villa de Madrid”, inutilizada su máquina, necesitaba remolque para sacarla del fuego, y que el transporte número 3 no podía acudir a ambos buques ni era auxilio bastante eficaz para uno solo. Convinimos, sin embargo, que este buque no podía en aquellos momentos abandonar el fuego (...).

También convinimos en la conveniencia de que los demás buques de la escuadra ignorasen el Estado de V.S. hasta terminar la función.

(...) a las dos, la “Almansa”, incendiada, se veía obligada a abandonar el fuego. A las tres y media, el fuego de las baterías enemigas era ya muy escaso. (...) Nuestra gente se sentía también cansada después de más de tres horas de constante fatiga,

pero se reanima a la voz de sus Jefes, y al tratar de relevar algunos sirvientes de las piezas con la destinada en combate a la maniobra, supliendo el espíritu lo que faltaba de fuerzas físicas, ningún sirviente permite ser relevado, y con entusiásticos vivas a S.M. la Reina, el fuego volvía a reanimarse.

A las cuatro, el enemigo no parecía disponer de más de tres cañones en la batería de "Santa Rosa". (...) Todas las demás baterías enemigas hacía más de una hora que no disparaban un solo tiro.

En este estado, a las cuatro y cuarenta y cinco minutos, dispuso el Mayor General hacer la señal de cesar el fuego, y antes de dejar el sitio de combate, cumpliendo una orden de V.S., hice subir la gente a las jarcias y dar tres vivas a S. M. la Reina, que fueron contestados con el mayor entusiasmo.

(...) No podré encomiar a V.S. bastante el comportamiento en este día de todas las clases que componen la dotación de este buque...

Acompañado a V.S. adjunto el estado de heridos, el de averías y el de municiones consumidas en el combate.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Juan de Antequera.

Sr. Comandante General de la Escuadra."¹²

La tripulación de la "Numancia" no hubo de lamentar ninguna pérdida, saliendo del bombardeo con sólo tres heridos de cierta gravedad, entre ellos el comandante de la escuadra, y algunos contusos, según se expresa en los partes de guerra. El resto de la flota perdió 38 individuos, muertos en combate, y tuvo 150 heridos.

El 2 de mayo de 1866, los jefes de la Marina española en el Pacífico dieron por satisfecho el honor de España y por reparada la honra de la Patria. Por ello, se iniciaba días después el viaje de regreso a la Península. La escuadra se dividió en dos secciones, una, compuesta por la "Numancia", "Berenguela", "Vencedora" y "Marqués de la Victoria", que tomó la ruta de Filipinas, y la otra, formada por la "Villa de Madrid", "Almansa", "Resolución" y "Blanca", que lo hizo por la del Atlántico.

La primera de ellas, que es la que nos interesa, siguiendo el rumbo de Antequera, llevaría a los buques a surcar toda la extensión del Océano Pacífico para ganar las Islas Filipinas.

La vuelta al mundo del canario Antequera y sus últimos servicios a la Marina española

Las razones que obligaron a dividir la Escuadra en el viaje de retorno fueron, fundamentalmente, de tipo técnico. La "Numancia", fragata

acorazada, no podía aventurarse a cruzar el Cabo de Hornos en el rigor del invierno, ni a surcar aquellas aguas tormentosas con escasez de carbón. La ruta del Pacífico, con vientos este-oeste en aquellos meses, permitiría llevarlos a popa y navegar a vela.

En cuanto a las naves que la escoltaban, unas por su reducido tamaño y otras por las averías sufridas, tampoco podían arriesgarse a emprender la ruta del Estrecho de Magallanes.

La singladura estuvo marcada por las penalidades, el escorbuto, la estomatitis, la erisipela gangrenosa y otras enfermedades que causaron varias bajas en las tripulaciones.

El Diario de Navegación del comandante de la "Numancia", Juan de Antequera¹³, permite reconstruir la ruta seguida por la fragata hasta completar la vuelta al mundo, y conocer detalladamente las vicisitudes del viaje. Trece días tardaron en alcanzar la isla de Otahití, recorriendo el archipiélago de la Sociedad (Polinesia), sin poder atracar en puerto alguno por no tener las aguas profundidad suficiente para el calado de los barcos, y con vientos de escasa fuerza que no permitieron un andar superior a 5,5 millas por hora.

Ya en Papiatee, donde la "Numancia" permaneció anclada desde el 24 de junio hasta el 18 de julio, pudieron proveerse de carbón del "Mantaura", barco transporte, y embarcar los víveres necesarios para 4 meses de navegación. Se procedió, asimismo, a la limpieza de los fondos del buque con ayuda de los indios pescadores de conchas de nácar, que por medio de un escobillón se zambullían a pecho descubierto para arrancar del casco los escaramujos¹⁴.

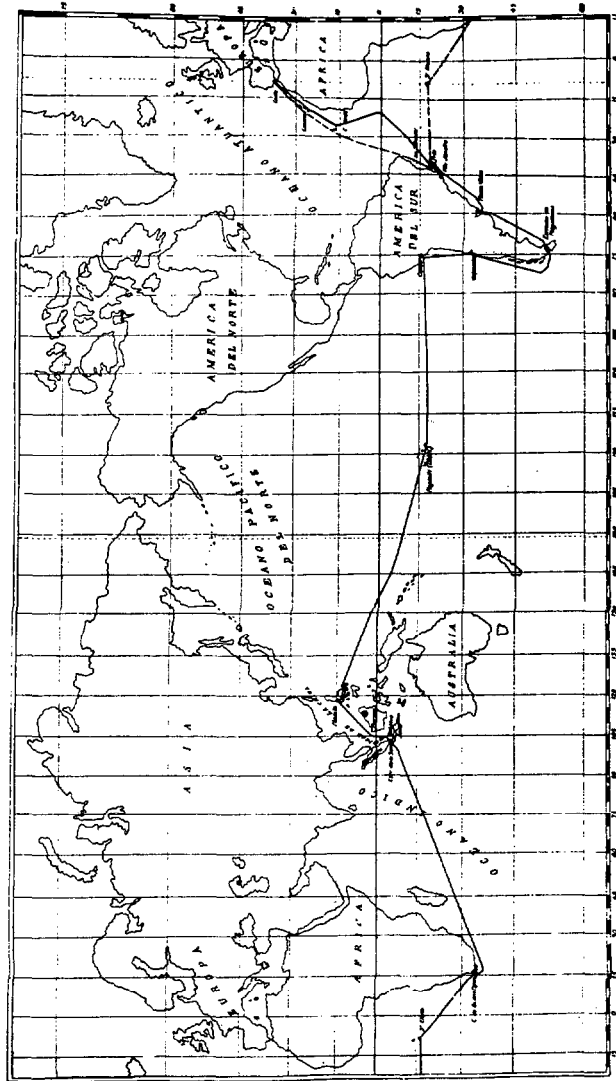
Restablecidos de las enfermedades, el 18 de julio zarparon hacia el archipiélago de los Navegantes, al sur de las Islas Gilbert y al norte de las Salomón, dirigiéndose hacia el Ecuador, travesía en la que la "Numancia" perdió de vista a los otros buques.

Para frenar los brotes epidémicos, se suprimió la galleta de Panamá y se suministraron cítricos y pan fresco a la tripulación. A partir de entonces, se incorporarían a los buques hornos para fabricar pan fresco en las travesías.

Desde julio de 1866 a octubre del mismo año, la "Numancia" navegó avistando las islas Pao, Luzón, el Estrecho de San Bernardino y el fondeadero de Sorsogón, llegando a Manila a fines de año. Hasta ese momento se había realizado "una travesía de 3.380 leguas en 98 singladuras, consumiendo, gracias a los vientos generales, solamente 1.400 toneladas de no buen carbón"¹⁵.

El 19 de enero de 1867, la "Numancia" recibió orden de volver a España. Partiendo de Manila y por el Cabo de Buena Esperanza, reco-

rieron Pulo Sapata, Gran Natuna, las islas de Tambelán y Espíritu Santo, las de la Dirección y Pato, el Mar de Java y el Paso de Stolze. Pasaron por Singapur a Hong Kong. En Batavía falleció de viruelas un maquinista. De aquel puerto pasaron a Bahía Simón, ya en el Cabo de Buena Esperanza.



Travesía seguida por la fragata "Numancia" durante el viaje de circunnavegación del mundo.

Según expresa Antequera en su Diario, “al llegar a Cabo Frío cortamos la derrota que hicimos desde Cádiz a Montevideo; allí quedaba ya cerrada la curva recorrida por la «Numancia» alrededor del mundo, aunque en rigor, la vuelta se completó cuando volvimos a cortar el meridiano de San Fernando, que pasa algunas millas al oeste de Santa Elena”¹⁶.

A la llegada de la “Numancia” a Río de Janeiro, donde debía reunirse con el resto de la Escuadra, ésta se encontraba con Méndez Núñez en Cuba. Cuando regresó, viendo el comandante el estado de la fragata y de su tripulación, determinó su retorno inmediato a España, llegando en menos de un mes a Cádiz, tras dos escalas en la Bahía de Todos los Santos y Puerto Grande de San Vicente.

El comandante canario Juan de Antequera, culminaba así con éxito la misión encomendada por el jefe de la Escuadra, contribuyendo con su hazaña a extender la gloria de los marinos españoles más allá de una cuestionable intervención armada en aguas del Pacífico.

A partir de aquel momento, Antequera alcanzaría altos puestos en el servicio al Estado. En diciembre de 1868, fue destinado a mandar las fuerzas navales del Mediterráneo, otorgándosele la insignia de preferencia, y condecorando sus acciones, años después de su muerte, con la concesión a su hijo del título de Conde de Santa Pola.

En 1869, Antequera fue ascendido a contralmirante, cesando en el mando de la escuadra, y siendo nombrado Vicepresidente del Almirantazgo, cargo en el que cesó en 1871, cuando se le hizo Comandante general de Cartagena, de cuyo destino no llegó a encargarse por incompatibilidad con el cargo de senador.

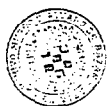
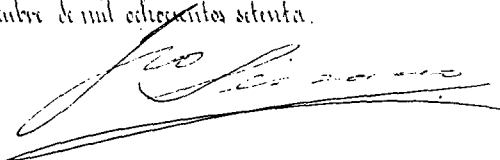
A fines de 1872, fue nombrado Comandante general del Apostadero de Filipinas, cargo que desempeñó hasta mediados de 1875.

Sin embargo, el período más destacado de su vida pública comienza en 1877, cuando, como Ministro de Marina de la Restauración, lleva a cabo una serie de planes de constitución de la Marina, buscando su reorganización interna y su enlace con la política exterior. Entre los dos períodos como ministro, desempeñó diversos destinos en la Administración Central y en el Senado.

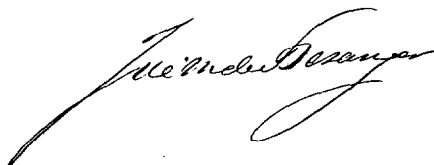
Resultado de su celo organizador fueron la creación de la Revista de Marina, una Colección Legislativa y diversos reglamentos. En los últimos años de su vida volvió a estar al mando de la Escuadra y ejerció la presidencia del Centro técnico y facultativo de la Armada.

Juan Bautista de Antequera y Bobadilla falleció en Alhama de Murcia el 16 de mayo de 1890, siendo trasladado su cadáver a Cartagena¹⁷.

Como Regente del Reino. Tengo en disponer que el Contra-almirante Don Juan Bautista Antequera y Bobadilla se encargue nuevamente de la Vicepresidencia del Almirantazgo. Dado en Madrid á cuatro de Octubre de mil ochocientos setenta.



El Ministro de Marina.



Extracto de la Real Orden de 1870 promoviendo a Antequera a la vicepresidencia del almirantazgo.

11 Enero 1884
17 Enero 1884

Oficiales
N.º personales

Antequera y Bobadilla
D. Juan B.º

contra-almirante

Nombrando Ministro del Consejo
Supremo de Guerra y Marina



N.º Consejo y Tribunales-Generales
6 Febrero 1884

Promoción de D. Juan Bautista de Antequera al Ministerio de Marina. 1884.

MINISTERIO DE MARINA
Dirección del Personal
Regulado nº

R.º E.º L.º *Relevante*

MINUTA N.º *183*

7 de Octubre 1885

Madrid 5 de Octubre de 1885



Al Sr. Vicealmirante Don Juan Bautista Antequera, Comandante en Jefe de la Escuadra de Instrucción.

El Sr. D. M. el Rey (q. D. g.) en vista del celo e inteligencia que V. E. viene desplegando en el mando de la Escuadra de Instrucción que le fue confiado, desde que tomó posesión de él, le complace verosamente manifestar su Real agrado por lo bien que ha correspondido a la confianza que en V. E. se depositó al confiarle aquel importante cargo. De Real orden le digo á V. E. para su conocimiento y satisfacción. D.º y N.º

El Ministro.

Procedido de la Junta Sup.º Capulina
1885
El Subcomandante



El Rey felicita al Vice-Almirante Antequera por los servicios prestados al mando de la Escuadra de Instrucción.

Conclusiones

El siglo XIX fue un período de reestructuración política en el mundo americano que dio paso a un nuevo campo de relación entre las nuevas repúblicas del cono sur y la antigua metrópoli española.

La consolidación de este proceso, dificultosa y conflictiva, se saldó con una guerra que hubiera sido evitable si los representantes diplomáticos del momento, tanto peruanos como españoles, hubieran actuado con más habilidad y menos rigor a la hora de enfrentar problemas comunes, como el de la deuda del período colonial, el reconocimiento oficial de la independencia peruana y la resolución del caso penal que originó el asesinato de colonos españoles en una hacienda del Perú.

En este marco de exaltación, altivez e imprudencia por parte de los políticos y líderes de aquellos años, resalta con mayor intensidad la labor desempeñada por Juan Bautista de Antequera y Bobadilla, a quien las circunstancias que hemos ido desgranando en páginas anteriores, elevaron del puesto de segundo de a bordo, al de comandante primero de una de las naves más poderosas de la escuadra española en aguas del Pacífico, bien que este hecho no le permitiera una directa intervención en la toma de decisiones previa al conflicto.

Si interesa profundizar en su trayectoria, es en la medida en que ilustra el devenir de los acontecimientos de la década de 1860, desde la preparación de una expedición científica hasta una campaña armada que daría oportunidad a la realización de un viaje de circunnavegación. En cada una de esas fases, Antequera fue testigo y protagonista de excepción, como marino experimentado y persona habituada al mando en situaciones extremas.

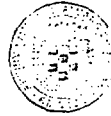
Disciplinado y capaz, este marino tinerfeño fue escalando por mérito propio el escalafón hasta ocupar los más altos puestos de la milicia naval, siendo condecorado en distintas ocasiones por su dedicación al servicio y la habilidad en el desempeño de los destinos que se le encomendaron, tanto militares como civiles y políticos.

Como comandante de la fragata blindada "Numancia", tendría ocasión de poner a prueba sus dotes de mando en las acciones clave de la guerra del Pacífico y su pericia en una navegación lenta y difícil que culminaría exitosamente con la vuelta al mundo en 1867. Juan Bautista de Antequera y Bobadilla seguía así las arriesgadas singladuras de Magallanes y Elcano, ocupando un lugar de honor entre los nombres de los ilustres canarios del siglo XIX, y escribiendo una página gloriosa en la historia de la marina de guerra española.

NOVENA SUBDIVISION.

Cruces y condecoraciones españolas y extranjeras.

FECHAS en que se le conce- dieron.			
Días.	Meses.	Años.	
20	Mar.	1844	Cruz de La Merced —
28	Junio	1844	Cruz de S. Fernando de 1.ª clas —
3	Mayo	1852	Cruz de Carlos 3.º —
24	Diciembre	1850	Comandante de la orden de Francisco 1.º de Nápoles
5	Julio	1851	Cruz de S. Hermenegildo con antig. el 8 de sep. de 1860
30	Abril	1861	Medalla de Africa —
17	Sept.	1865	Cruz de 2.ª clas del Merito Naval —
12	Junio	1866	Requerimiento de la Patria —
12	Sept.	1869	Medalla de S. Carlos —
2	Nov.	1870	Medalla al mar de circumnavegacion de La Descubierta —
12	Sept.	1871	Gran Cruz de S. Hermenegildo con antig. el 29 de Julio de 1875
3	Mar.	1872	Gran Cruz de Isabel la Católica —
10	Julio	1871	1.ª del Merito Naval Blanca —
29	Junio	1875	Gran Cruz de S. Hermenegildo con antig. el 29 de Julio de 1875



NOTAS

1. El más actual y completo estudio sobre la Comisión Científica del Pacífico, es obra del Dr. Miguel Angel PUIG-SAMPER, de cuyo libro *Crónica de una Expedición Romántica al Nuevo Mundo. La Comisión Científica del Pacífico. (1862-1866)*. C.S.I. Madrid, 1988, hemos extraído algunos pasajes de interés para la elaboración del contexto histórico de nuestro tema.
2. ARCHIVO ALVARO BAZAN. Legajo Expediciones. Escuadra del Pacífico, 1862-1864. "Instrucciones del Ministerio de Marina, Dirección de Armamentos, al Jefe de la Escuadra Luis H. Pinzón".
3. *l/l*. Pág. 8.
4. *El Museo Universal*. "La Expedición Científica al Pacífico". 1863. Págs. 51-52.
5. La bibliografía sobre la guerra entre el Perú y España es considerablemente extensa, por lo que reseñamos a continuación sólo una selección de las obras más destacadas: AMAYO, Enrique, *La política británica en la Guerra del Pacífico*. Ed. Horizonte. Lima, 1988; BARREIRO, P. Ag., *Historia de la Comisión Científica del Pacífico. (1862-1865)*. Museo Nacional de Ciencias Naturales. Madrid, 1926; BASADRE, Jorge, *Historia de la República del Perú*. Vol. III. Ed. Peruamérica, S.A. Lima, 1964; PONS Y MUZZO, Gustavo, *Historia del conflicto entre el Perú y España. (1864-1866)*. *El 2 de Mayo de 1866*. Iberia, S.A. Lima, 1966. NOVO Y COLSON, Pedro, *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*. Madrid, 1882; WAGNER DE REYNA, Alberto, *La intervención de las potencias europeas en Latinoamérica, 1864-1868*. Ausonia. Lima, 1974; VICUÑA MACKENNA, Benjamín, *Historia de la Guerra de Chile con España (De 1863-1866)*. Santiago, 1883.
6. La información biográfica del personaje se ha extractado del Expediente Personal y Relación de Servicios a la Marina, que se encuentra en el ARCHIVO ALVARO BAZAN, Sección Cuerpo General, Legajo n.º 61. Asuntos Personales. Vicealmirante D. Juan Bautista de Antequera y Bobadilla. 20 octubre 1838-18 marzo 1929. 153 fols. Asimismo, se consultó el artículo de CERVERA Y JACOME, L., "El Almirante Antequera. Recuerdos". *Revista General de Marina*. Madrid, 1924. Págs. 52-57.
7. PONS MUZZO, Gustavo: *Historia del conflicto entre el Perú y España*. Pág. 44.
8. *l/l*. Págs. 269-270.
9. *l/l*. Pág. 60.

10. OLIVAR BERTRAND, Rafael, "La vuelta al mundo de la fragata «Numancia». Cartas crudas, gordas y caladizas de José Emilio Pardo Figueroa". *Anuario de Estudios Americanos*. Tomo XI. Sevilla, 1954, págs. 197-283. Nota: pág. 200.

11. /10/. Pág. 219.

12. *Documentos relativos a la Campaña del Pacífico. (1863-1867)*. 2 vols. Archivo Alvaro de Bazán. Sección de Expediciones. Museo Naval, Madrid, 1966. Vol. II: págs. 60, 64-68 y 78-80.

13. ARCHIVO MUSEO NAVAL. Mss. 2.421. Diario de Navegación del Comandante de la fragata blindada "Numancia". Madrid, 1866-1867.

14. IRIONDO, Eduardo de, *Impresiones del viaje de circunnavegación de la fragata blindada "numancia"*. Madrid, 1867.

15. /13/.

16. /13/.

17. /6/. Los datos biográficos se han obtenido de la Hoja de Servicios del personaje estudiado. De su expediente se han tomado los documentos que se adjuntan.

El mapa de la travesía y el retrato de Antequera, se han tomado de la obra: CONDE DE SANTA POLA, *La vuelta al mundo en la "Numancia" y el ataque del Callao*. Compañía Iberoamericana de Publicaciones. Madrid, 1927.