HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La República – 1850 a 1870

Fernando Romero Pintado

TOMO VIII VOLUMEN 2



HISTORIA
La República

MARITIMA DEL PERU

1850 a 1870 / TOMO VIII VOLUMEN 2

Fernando Romero Pintado

INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

LIMA-PERU 1984

Indice

Pág.

SEGUNDA PARTE. EN BUSCA DEL PODERIO NAVAL

CAPITULO VI. POLITICA NAVAL, REPRESENTATIVIDAD Y HETERODOXIA ESTRATEGICA 25

1. Políticas navales y no política naval.— 2. Crisis de representatividad.— 3. Los heterodoxos procedimientos de las adquisiciones navales: *Rímac* y *Amazonas*, *Ucayali*, *Quickstep*, *Apurímac*, *Loa*, *Tumbes*, *América* y *Unión*, *Independencia* y *Huáscar*, *Manco Cápac* y *Atahualpa*.— 4. El *Monadnock* en el Callao.

ANEXO. LA TRAVESIA DE LOS MONITORES *ATAHUALPA* Y *MANCO CAPAC* POR EL ESTRECHO DE MAGALLANES, SEGUN UN RELATO DEL ALFEREZ DE FRAGATA JUAN SALAVERRY. 69

NOTAS AL CAPITULO. 87

CAPITULO VII. LAS ESTRUCTURAS Y LA ORGANIZACION 93

1. Leyes, ordenanzas y reglamentos.— 2. El Comandante General de Marina.— 3. El Comandante General de la Escuadra.— 4. Organización del servicio a bordo.—

Pág.

5. Comandancia de Arsenales y Mayoría de Ordenes.—6. Auditoría de Marina.— 7. Juzgado Militar de Marina.— 8. Código de Justicia Militar.— 9. Hacienda.— 10. Contaduría Principal.— 11. Contabilidad de víveres y "estraordinarios".— 12. Detall.— 13. Comisaría General.— 14. Junta Departamental.— 15. Dirección de Obras Navales y Junta de Reconocimiento.

NOTAS AL CAPITULO 116

CAPITULO VIII. EL PERSONAL 119

1. De contralmirantes a guardias marinas.— 1a. El personal de jerarquía superior.— 1b. Ingreso al servicio.—1c. El estudio-aprendizaje y el adiestramiento en el lugar de trabajo.— 1d. Embarque de guardias marinas.— 1e. La Escuela Náutica de Paita.— 1f. Empleo.—1g. Estabilidad.— 1h. Promociones.— 1i. Escalafón y rotación del personal.— 1j. Ayuda post-servicio.— 1k. El Cuerpo Político.— 1l. Los maquinistas.— 1ll. El uniforme.—2. Los oficiales de mar.—3. Los marineros y grumetes.— 4. Comienzos de la "instrucción".— 5. Los haberes.— 6. La ración de armada.— 7. Uniformes de la tripulación.— 8. Las armas menores.—9. Carreras de baqueta, azotes y consejos de guerra.— 10. Los valiosos extranjeros.— 11. "El reclutamiento es un crimen".—11a. Abusos y crueldades de la leva.— 11b. Milicias y tercios de la gente de mar.

ANEXO. CUADRO DE JEFES, OFICIALES Y ALUMNOS DEL COLEGIO NAVAL MILITAR EN 1863 214

NOTAS AL CAPITULO 216

CAPITULO IX. EL MATERIAL A FLOTE 225

IX A. LOS BUQUES 225

1. Inspección y mantenimiento de los buques.— 2. Algunos casos típicos en los nuevos buques de vapor.— 2a. *Rímac.*— 2b. *Amazonas.*— 2c. *Quickstep.*— 2d. *Apurímac.*— 2e. *Tumbes.*— 2f. *Loa.*— 2g. *Ucayali.*— 2h. *Huarás.*

Pág

2i. *Caupolicán.*— 2j. *Noel.*— 2k. *Tirone.*— 3. El especial caso del *Guise.*— 4. Pontones y lanchas.— 5. Los cuadros de material a flote de 1858, 1862 y 1864.

IX B. LOS CAÑONES 260
1. De culebrinas a cañones "monstruos".— 2. Cuadro de la artillería de los buques en el lapso 1850-1870.
IX C. ESTOPINES Y ESPOLETAS 264
IX D. "ARMAS DE CHISPA Y BLANCAS" 265
IX E. EL FUSIL DE AGUJA 266

ANEXO. MATERIAL A FLOTE EXISTENTE EN LA MARINA DE GUERRA DURANTE EL PERIODO 1850-1870 268

NOTAS AL CAPITULO 317

CAPITULO X. LOS ELEMENTOS DE APOYO 331

X A. APOSTADEROS 331
X B. ARSENAL 331
X C. FACTORIA 337
X D. EL BATALLON DE MARINA. LA BRIGADA DE ARTILLERIA 347

ANEXO: EL PATRIMONIO INMUEBLE DEL MUSEO Y ARCHIVO, DEL CENTRO NAVAL Y DE LA FARMACIA CENTRAL 359

NOTAS AL CAPITULO 364

CAPITULO XI. QUEHACERES INGRATOS Y REVOLUCIONARIOS 367
1. S.M. El Guano.— 2. Prisiones sin muros.— 3. El proceloso océano revolucionario.— 4. "Nada la voz de su deber sofoca...".— 5. Un rumbo hacia el naufragio.— 6. Vivanco contra Castilla.— 7. ¿Castilla contra Castilla?.— 8. "¡Bravos marinos, vuestro noble aliento...".— 9. Una "calaverada" y un motín en el extranjero.— 10. Tragedia en la *Amazonas.*

ANEXO. "A LA MARINA PERUANA POR SU RESPETO A LA LEY" 430

NOTAS AL CAPITULO 432

Pág.

TERCERA PARTE. EL PODERIO NAVAL EN ACCION 439

CAPITULO XII. EL PODERIO NAVAL Y LA GUERRA CON EL ECUADOR 441

CAPITULO XIII. EL PODERIO NAVAL Y LA GUERRA CON ESPAÑA 443

1. La España grande y decadente.—2. Laureles, derroche y sangre.—3. Los desaprensivos gastos militares.—4. La marina de guerra española.—5. Una "expedición científica" inquietante.—6. "Lobo, ¿dónde estás?".—7. El Perú ante la agresiva España isabelina.—8. Un nombramiento "inoportuno y descabellado".—9. La guerra fría.—10. Un poderoso esfuerzo.—11. El Almirante se suicida.—12. La fase bélica.—13. La hora de Villar.—14. Huito.—15. La "vibración popular".—16. Gálvez y Méndez Núñez: los campeadores.—17. Testimonios de vista.—18. ¿Campaña transcontinental?.—19. La escuadra presuntamente aliada.—20. La Escuadra Aliada no ataca las Filipinas.—21. Méndez Núñez continúa enmendando errores de Madrid.—22. Augurios navales y degolladero económico.

ANEXO A. BREVE BIOGRAFIA DEL CONTRALMIRANTE J.R. TUCKER, HASTA 1867 756

ANEXO B. LISTA DE LOS PRINCIPALES DOCUMENTOS OFICIALES RELACIONADOS CON EL COMANDO EN EL PERU DEL ALMIRANTE TUCKER, QUE SE ENCUENTRAN EN EL ARCHIVO NACIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS 761

ANEXO C. CUADROS NUMERICOS Y LISTAS NOMINALES, ASI COMO POR GRADOS Y CARGOS, DE TODO EL PERSONAL RELACIONADO CON LA MARINA DE GUERRA DEL PERU QUE ASISTIO A LOS COMBATES DE ABTAO (7 DE FEBRERO DE 1866) Y DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866) 762

ANEXO D. CONTRATO PARA LA ADQUISICION DEL *MANCO CAPAC* Y DEL *ATAHUALPA* 864

INDICE

Pág.

ANEXO E. DOTACION DEL *HUASCAR* EN JUNIO DE 1866 Y DE LA *INDEPENDENCIA* EN JULIO DEL MISMO AÑO 867

NOTAS AL CAPITULO 870

Para ofrecer una imagen completa de la Historia Marítima del Perú. *"LA REPUBLICA-1850 a 1870", se presenta el sumario del tercer volumen. Como es obvio, no aparece la indicación de páginas correspondientes a este libro.*

CUARTA PARTE. LA ARMADA Y EL PERU PROFUNDO

CAPITULO XIV. LA SAGA NORORIENTAL

1. El Amazonas disparatado, el legendario y el de los extranjeros.— 2. Nuestro Oriente ignoto.— 3. Comienza el ensueño atlántico.— 4. *"Manifest destiny"* y el Amazonas.— 5. Esbozo de una polarización.— 6. Invasiones, asaltos y soldados.— 7. Dos pobres vaporcitos.— 8. El patrocinio naval de Loreto.— 9. "Bravo como Ferreyros".— 10. Dioramas selváticos.— 11. Alzamora: el infatigable fundador.— 12. Ciencia y antropofagia.— 13. El engrandecido patrimonio.— 14. Como a caballos viejos.

ANEXO A. OBRAS RELACIONADAS CON EL AMAZONAS, Y COMENTARIOS TALES COMO APARECEN EN LA *GEOGRAFIA DEL PERU* DE MATEO PAZ-SOLDAN, QUE EN 1862 SE HALLABAN A LA MANO EN EUROPA

ANEXO B. PRINCIPALES LIBROS EN ESPAÑOL Y MAPAS EN LOS QUE SE DESCRIBE O REPRESENTA LA REGION AMAZONICA Y SUS RIOS, QUE A MEDIADOS DEL SIGLO XIX PUDIERON ENCONTRARSE EN EL PERU

ANEXO C. PERJUICIOS CAUSADOS AL PERU POR LA COMPAÑIA DE NAVEGACION DEL AMAZONAS, SEGUN RAIMONDI (1862).

ANEXO D. DIORAMAS DE LA SELVA

ANEXO E. HABITANTES DE LA PROVINCIA LITORAL DE LORETO EN 1862, SEGUN RAIMONDI

ANEXO F. LOS REINOS MINERAL, VEGETAL Y ANIMAL DEL NORORIENTE EN 1862, SEGUN RAIMONDI

NOTAS AL CAPITULO

CAPITULO XV. EN LA MATRIZ ANDINA

1. El lago sagrado.— 2. Los anfibios urus.— 3. El altiplano de Pentland y de Squier.— 4. Una larval geopolítica lacustre.— 5. El carguío de los buques para el Titicaca: una difícil tarea.— 6. El muelle, el apostadero y el combustible para los vapores.— 7. El problema del personal.— 8. Las rebeliones indígenas en Puno.— 9. Se reanuda la tarea, se arma el *Yavarí* y comienzan los viajes.— 10. El cáncer financiero.— 11. Los pilotos y la *Peruvian Corporation.*

NOTAS AL CAPITULO.

FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFICAS

INDICE DE ILUSTRACIONES Y CUADROS ESTADISTICOS

INDICE ANALITICO

INDICE TOPONIMICO

INDICE DE PERSONAS

SEGUNDA PARTE
EN BUSCA DEL PODERIO NAVAL

Creemos que en los tres capítulos inmediatamente precedentes hemos mostrado al lector el estado en que se hallaban a mediados del siglo XIX, las principales incitaciones socioeconómicas que podían impulsar al Perú hacia la creación de su poder marítimo (*sea power*, o talasocracia). A la verdad, tal examen no nos ha permitido precisar la existencia de factores francamente positivos. Mas ocurre que en el lapso de cinco lustros de la segunda cincuentena del XIX nuestro país contó con la marina de guerra más poderosa (cuantitativamente y en relación con la modernidad de su material a flote y con la preparación profesional de su oficialidad) de que disponía un país hispanoamericano. En busca de una explicación de este fenómeno, la que quizás podrá servir a los autores de los tomos de la *Historia Marítima* que siguen a este en la Segunda Parte, que ahora iniciamos, analizaremos los siguientes aspectos del lapso 1850-1870: la política naval en su planteamiento teórico y en cuanto a su aspecto práctico representado por las adquisiciones de buques, que se realizaron; las estructuras navales existentes y la organización de sus elementos; el personal en servicio, de las varias categorías, su ingreso, su preparación, su empleo, sus promociones, su escalafón y su retiro y jubilación; el personal extranjero contratado por la Armada; el material a flote de que se dispuso durante ese lapso; los elementos de apoyo que existían y la manera en que se utilizaron los buques y el personal mientras no estaban empleados en las operaciones de guerra a que los obligaban las contiendas internacionales.

Capítulo VI

POLITICA NAVAL, REPRESENTATIVIDAD Y HETERODOXIA ESTRATEGICA

1. POLITICAS NAVALES Y NO POLITICA NAVAL

La Historia presenta ejemplos (y algunos hemos mencionado en capítulos precedentes) de naciones que sin haber llegado a convertirse en sólidas y duraderas talasocracias han alcanzado deslumbrante aunque fugaz poderío naval, asunto que es interesante examinar respecto a nuestro país, como fenómeno sociopolítico, partiendo de una certera precisión semántica que en este caso apoyamos en el diccionario razonado de Zainqui.

El *poderío*, de cualquier orden, es la facultad de exigir sumisión y obediencia. Idiomáticamente considerado sólo se refiere a personas, como el poder y el derecho (y a veces la aptitud y la capacidad) de hacer algo determinado y de un modo también determinado. Esta relación existente entre el *poderío* y el ser humano, quieras que no lleva a que tal facultad sea mayormente de un carácter subjetivo. Quien posee autoridad puede mandar y hacerse obedecer, con lo cual logra potestad, que se convierte en poderío si aquella proviene de la política. Un monarca absolutista, o un mandatario que establece uno de los llamados "gobiernos fuertes", subjetivamente puede inclinarse a crear en su país poderío *naval*. Este resultará un reflejo sicológico, y rara vez *poder marítimo*. Y es que, a diferencia de lo que ocurre con el *poderío*, en el *poder* predominan los elementos objetivos. El poder marítimo surge como el banco de coral, de un crecimiento despacioso y sólido. Es fuerza y es vigor colectivos para efectuar una cosa o afrontar al-

go que puede constituir, según el caso, un beneficio o una amenaza nacional. Impone consideraciones de varios órdenes y de largo alcance, de tal manera que escapa a la posibilidad de que pueda ser creación de un solo individuo.

Vienen a cuento estas reflexiones, en relación con un personaje que en la historia de la marina de la segunda parte del siglo XIX brilla con tal intensidad que es menester precisar sus contornos si se pretende mirar el panorama nacional que lo rodea. Por entendido que estamos tratando del general Ramón Castilla. Llenó con su figura la mayor parte del lapso que estudiamos en este libro, habiendo merecido después varios estudios biográficos. Aquí sólo nos cabe un ligero esbozo de aquellas circunstancias que lo acercaron al mar, así como de la forma en que, como militar, reaccionó frente a esa vía azul propicia a las audacias.

Como caminante únicamente puede comparársele con los conquistadores españoles del siglo XVI. Nacido en una extensión terrestre carente de ríos y muy lejos del mar, debió ser en su inverosímil viaje a pie del Brasil al Perú, cuando por comparación este hombre pampeño descubrió el valor que el transporte acuático tenía en la árida costa nacional. Su perspicacia y sentido de la realidad le permitieron comprender la ventaja militar que podía lograr quien se proveyese de los medios para utilizar el mar como instrumento. No extraña que a poco de asumir por primera vez el mando supremo de un país que contaba sólo con míseros restos de pobre marina de guerra, formulara, en su carta a Cisneros, del 12 de enero de 1847, el pensamiento matriz de su interés en el mar: "... si se cumplen mis órdenes tendremos el dominio del Pacífico". Porque ha logrado potestad, experimenta la necesidad sicológica de convertir el poderío naval en una forma política de su gobernar. Quince años después, al terminar por segunda vez un período de mando supremo, la Marina de Guerra Nacional no sólo está constituída por apreciables fuerzas en el Pacífico: viajan de Londres al nororiente nacional y al Titicaca seis buques de guerra que navegarán por vapor en los grandes ríos orientales y en el lago suroriental. El Perú posee en relación con las demás repúblicas hispanoamericanas la más numerosa y mejor flota de combate, y se ha ido más allá del anhelo de poderío naval expresado por Castilla en 1847.

No ha de creerse, sin embargo, que realizó esta obra sólo a causa de las cualidades innatas que como gobernante poseía. Individuo de pueblo, campesino y provinciano, tuvo que desbastarse

en roce con otros hombres refinados y ricos por herencia familiar. Resultó Echenique quien más contribuyó en esa tarea. Mientras fue su ministro de Guerra y Marina, la experiencia industrial que llevó consigo al cargo contribuyó a hacer que Castilla abriera los ojos hacia el mundo de la mecánica y hacia el valor de la instrucción técnica. Y en el intervalo en que Echenique ejerció el mando supremo, entre los dos gobiernos de Castilla, los conocimientos agrícolas y económicos del primero contribuyeron a que el segundo volviera la mirada hacia la selva nororiental, continuando en esta zona geográfica, con gran vigor, la tarea emprendida por Echenique para entrar en posesión efectiva del Amazonas, llevar vapores al gran río y realizar intentos colonizadores. No dejó Mendiburu de influir en su ánimo al hacerle notar en 1845, siendo su ministro de Guerra y Marina, que una flota de guerra se extingue si carece del apoyo de la marina mercante.

Nadie se atrevería a negar que "con Castilla el Perú tuvo política naval por primera vez desde que Guise creó la escuadra peruana en plena guerra de la Independencia. Este solo hecho posee valor en sí, frente a la ausencia de política naval en otras épocas y frente a la presencia de una política antinaval como lo demuestra el episodio del arrendamiento de los buques de la Armada, relatado en un capítulo anterior", dice Basadre[1]. Cabría, sí, vacilar antes de mostrarse de acuerdo con otro juicio que añade al precedente: "en el caso de Castilla hubo todavía algo más: el propósito de convertir al Perú en una potencia marítima, lo cual implica una visión de gran formato"[2]. Tal vacilación se explica por sí misma si se toma en cuenta otra expresión del mismo ilustre historiador: "La paradoja de la vida republicana del Perú durante el siglo XIX, causa secreta de algunos de sus más tremendos contrastes, fue que su centro de gravitación estuvo en la costa; pero sin que ello coincidiera con una *preocupación* [el subrayado es nuestro] naval. Resultó así que la guerra entre la Confederación y Chile llegó a ser una guerra entre la cordillera y el mar; que en 1864 los buques españoles pudieron apoderarse de las islas de Chincha impunemente; y que Chile ganó en realidad la guerra de 1879 en 1874, cuando adquirió los dos blindados que le dieron ventaja en el Océano Pacífico"[3].

No fue, infortunadamente, la política de Castilla, hacer del Perú una potencia marítima, sino crearle *poderío naval* lo cual es diferente, en nuestro concepto, a menos que estemos equivocados en cuanto a lo que constituye el *sea power* o talasocracia que has-

ta hoy parece que nunca intentó poseer el Perú. Logró Castilla, y bien, darle poderío naval. Lo otro, por desgracia, resultó imposible no sólo a causa de ciertos factores económicos y sociales que hemos estudiado en la Primera Parte. Contribuyó también el hecho que el sobresaliente tarapaqueño no estuviera técnica e intelectualmente preparado para tan difícil y complicada tarea; y que, al parecer, el personal naval no tuviese por entonces en la Nación el peso que le hubiera permitido enfrentar a la política naval de ese gobernante, razones profesionales que le hicieran cambiar de opinión. Esto, si se olvida un comentario de Fuentes: "Y los jefes no podían expresar su opinión porque el mismo Libertador proponía las cuestiones y las absolvía, y echaba mano a sus apuntes manuscritos para encontrar en ellos la solución de sus propias dudas"[4]. Castilla hizo todo lo que podía hacer su culto, de militar, por el Perú: le dio poderío naval. Ningún individuo de su tiempo dedicó sus energías a convertir al Perú en la principal potencia marítima del Pacífico meridional sudamericano; y sólo uno que otro tuvo la intuición del papel que jugaba la marina de guerra como componente del poder marítimo. Mas no es esto lo que debe imputárseles. Es, más bien, que no fueron siquiera capaces de hacer duradero el poderío naval que creó el patriota tarapaqueño, unos por la corta duración de su gobierno y otros por miopía política, en cuanto a lo que se refiere al lapso 1850-1870, que es el que nosotros estudiamos en este tomo. El examen de la política que siguieron con respecto al mar aparece, aunque a veces algo impreciso, en los documentos oficiales de su época, principalmente en las memorias preparadas anualmente por los presidentes de la República y por los ministros de Guerra y Marina, para información del Legislativo.

Concordamos con Basadre en que Castilla puso en práctica una "política naval", mas sin aceptar el término con actual rigor profesional puesto que eso sería un anacronismo ya que la terminología estratégica que hoy se emplea estaba por entonces en sus albores. Hemos considerado "política" en el laxo sentido de la manera en que un individuo conduce cualquier asunto (y este puede hasta ser nimio) para conseguir un fin; y no en su acepción restringida, del principio o plan de acción director que una institución suele adoptar, y que se halla por encima de los individuos que la componen obligándolos a subordinar sus propias decisiones (digamos que su política personal) a la finalidad que trata de obtener la institución. Si procedemos de tal manera se debe a que

no hemos encontrado trazas de que haya existido en la Marina del lapso que estudiamos, ningún documento que estableciera los principios, objetivos y política por los que debía regirse tal institución. Frente a ese orden de cosas, si como en nuestro caso se quiere averiguar las mociones rectoras que determinaron las adquisiciones navales, por ejemplo, no queda más remedio que buscar en el acervo documental existente, las declaraciones escritas que permiten conocer *las políticas* (con inevitables plurales) que fueron determinantes en las compras de unidades. No resulta una tarea perdida. La localización cronológica, el examen de los acontecimientos nacionales e internacionales del momento, y las justificaciones dadas a conocer al público, permiten llegar a aprovechables deducciones.

En el caso de los gobiernos de Castilla, la necesidad de poderío marítimo se menciona en primer término en relación con el celo o cuidado de la riqueza guanera. Esta preocupación aparece antes que el general asuma el mando por primera vez, en su carta del 17 de febrero de 1845 a Cisneros ("siento en el alma no tanto el valor de los buques [secuestrados en Islay] cuanto la falta que nos hacen para evitar el robo del guano"), y se repite en 1851 ("considerando [la Marina] como activo y vigilante custodio del inmenso tesoro de nuestras islas guaneras"), 1858 ("La labor de ella.. [es] impedir los proyectos de los aventureros sobre nuestras islas") y 1862 ("a ella está confiada la custodia de las guaneras"). La inquietud sobre el guano va seguida de la preocupación respecto al contrabando, que es manifiesta en 1851 ("perseguidora inexorable del contrabando y defensora de los intereses fiscales de nuestras costas"), en 1858 ("evitar que el contrabando defraude las rentas de la Aduana") y 1862 ("el cuidado de la costa para impedir el contrabando"). Y no faltó una reflexión de caudillo que tiene que asegurar su estabilidad en el gobierno: la Marina es "un elemento de orden, por la facilidad y rapidez con que puede transportar las fuerzas de la República, sea cual fuere la distancia a donde convenga, para sofocar instantáneamente toda tentativa turbulenta y desorganizadora", dice a los legisladores en 1851. Pero también a base de su admirable perspicacia, o porque se lo ha aprendido de oído a sus colaboradores, Castilla menciona preocupaciones y deseos de una estructura económica de mayor formato; la Marina ha de proteger a la flota mercante (1858) a la cual "por todos los medios... se debe fomentar"; y para conseguirlo ha ofrecido subvencionar a una compañía nacional que inició

sus operaciones en la costa, y a otra aseguró preferencia en los fletes del guano (1862), asunto este último del que se ocupó ya en 1850. También, por último, la apreciación integral del problema de una marina fluvial, expuesta en 1862, tuvo en cuenta los fracasos anteriores, planteando una base económica apropiada. No se puede dejar de agregar que en cuanto a las adquisiciones navales hechas durante los gobiernos de Castilla no cabe mencionarse el término "política naval". Cada una de ellas se realizó de acuerdo al criterio personal del mandatario. En algunas ocasiones la máxima autoridad naval se enteró de la compra de un buque cuando el hecho se había realizado, y no faltó el caso que lo supiera cuando el buque llegó al Callao. El criterio de selección del mandatario, variable de acuerdo con sus impresiones personales, fue causa de órdenes y contraórdenes desconcertantes para los jefes comisionados en el extranjero, y lamentablemente resultó desestimado por los astilleros extranjeros que en ningún caso aceptaron cancelaciones de contratos o cambios de tipos de los buques en construcción, como quería Castilla.

Fue Echenique uno de esos raros casos de jefes superiores de las fuerzas armadas que, debido a circunstancias que no se presentan con frecuencia, adquieren experiencia práctica sobre los problemas económicos de su país, lo que les permite colocar en su apropiada casilla conceptual a los elementos militares, podando un poco la hojarasca patriotera con que frecuentemente se cubren, para que se perciba y se puedan medir el debe y el haber que representan en la economía nacional. De ello es una demostración lo que el puneño pudo hacer gracias a los antecedentes de su actividad comercial privada antes que desempeñara el ministerio de Guerra y Marina (1846-1847) con Castilla, y las razones que expuso para que el Gobierno creara la Factoría Naval de Bellavista[5]. La introducción del vapor en la Marina, de lo que fue tan partidario, hizo dar un paso que no se relacionaba tanto con *poderío* cuanto con *progreso*, y que expuso al Congreso de 1847: la necesidad de que el personal de la misión inspectora del *Rímac* "se instruyese en la teoría y práctica de la maquinaria y su manejo, observando y estudiando". Añadió que los oficiales "cursando en las escuelas de su profesión, visitando y examinando con estudiosidad y espíritu de observación los arsenales, los talleres, las funciones... [volverán] enriquecidos con un caudal de doctrina y de experiencia para difundirlo en la juventud que se consagre a tan útil y honrosa carrera"[6]. En realidad, parecería

que el rechazo contra su persona, que se produjo a causa de la política financiera y fiscal de su período gubernativo, ha dejado en oscuridad la manera tan acertada con que prestó atención a las necesidades navales de su época. Expresa en las *Memorias* de su vida, y aún no ha sido contradicho, no sólo que propuso a Castilla el reglamento que se aprobó en 1847 y la creación de los talleres de Bellavista, sino que preparó las instrucciones para la compra de la *Amazonas* "sirviéndole de regla un buque de esa clase" perteneciente a la Marina de S.M. Británica, y que compró el *Ucayali, Apurímac, Loa, Tumbes, Mercedes,* así como el *Tirado,* y el *Huallaga* para los afluentes del río Amazonas. En una memoria del Ramo presentada al Congreso, que concreta el pensamiento naval de su gobierno, hay un comentario en que se advierte vuelo que permite una visión que no está restringida, como en otros casos, por consideraciones menudas: "Las naciones que se hallan en la larga extensión bañadas por el oceáno y tienen en él gran parte de su frontera, indudablemente necesitan una fuerza naval capaz de custodiarla, y de ofrecer por este medio garantías de seguridad al comercio interior y del exterior. En fuerza de este principio el Gobierno ha procurado y hecho efectivo el aumento y refuerzo de nuestra Armada, hasta el punto que demandan nuestra riqueza y comercio marítimo"[7]. Es interesante constatar que el mismo año el Secretario de Marina de los Estados Unidos (Dobbin), al presentar al congreso del país el plan de reforma de la escuadra y la teoría de política naval en que se apoyaba, decía que la nación necesitaba "una fuerza naval moderna adecuada a... proteger los intereses del transporte marítimo en paz y en guerra y a defender las fronteras oceánicas", añadiendo que la marina debía "dominar [el] mar y sus costas" porque las fortificaciones costeras "sin marina eran como un escudo sin una espada"[8].

El último presidente de la República, del lapso que estudiamos, a quien debemos mencionar, es a Pezet. En julio de 1851, en una memoria prefectural a que se refiere Denegri[9], comentó este general la situación de la pesca en Arica y aportó ideas para establecer una especie de cooperativa pesquera, mostrando que poseía una visión clara sobre el mar y sus problemas. De poco le sirvió durante su agitado gobierno en que la crisis internacional que surgió con España lo arrolló tras un infortunado tratado que lo derribó del poder. La *Memoria de Guerra y Marina* de 1864 es un inútil acto de contrición y un tardío propósito de enmienda. Mas

desde el punto de vista con que estamos analizando esta clase de documentos, resulta interesante porque aporta un elemento nuevo en las políticas navales de los gobernantes del lapso que estudiamos: el concepto defensivo, que está de acuerdo con la actitud que nuestro gobierno ha adoptado frente al desmán de las fuerzas navales españolas. Este documento lamenta que no se hayan construido fortificaciones en las islas Chincha, que el Callao carezca de defensas y que siendo una rada abierta es desventajoso como puerto militar; y da a saber que se han hecho estudios para crear un puerto militar, posiblemente en Samanco. Para completar ese diseño de estrategia estática dice que "conviene aceptar... la adopción de monitores... sobre la base del *Loa* y de los que están en construcción, y tres o cuatro pequeños buques de vapor, como el *Tumbes,* para el servicio de la costa...".

A un costo económico muy elevado, como lo vamos a ver en otro capítulo, las circunstancias arrastraron al Perú a adoptar un criterio diferente al que se acaba de exponer. Pero no puede dejar de mencionarse esa ocurrencia para que se advierta que, no obstante una que otra ráfaga de lucidez, las políticas navales de los quince años precedentes, que han hecho a la Marina desempeñar mayormente un papel policíaco y de guardianía fiscal, han tenido como consecuencia que los gobiernos olvidaran que el deber capital que una marina de guerra debe desempeñar, es negar el mar a su adversario combatiéndolo en tal forma que no pueda llegar a la costa nacional. La deformación de finalidades ha sido de tal naturaleza que hasta ha inficionado el criterio del comando naval. Por entonces su primera autoridad técnica expresa al ministro del Ramo, que cierta medida que ella recomienda, se hace necesaria "desde que la marina empezó a tomar el incremento a que estaba llamada por su influencia en la conservación del orden público y por la necesidad de su vigilancia sobre los grandes intereses de la Hacienda nacional encomendados a su custodia"[10].

Aunque eso no remedia, por cierto, los errores que por entonces se cometieron, conviene recordar que a pesar de ellos, cuando se presentó el ataque español el Perú poseía, por mucho, la primera flota de guerra hispanoamericana. Méjico había perdido sus dos magníficos buques, inútiles durante el despojo de que lo hizo víctima los Estados Unidos[11]. "En 1850 la flota de guerra argentina era inexistente" y en 1865 fue el Brasil el que proporcionó buques a la Triple Alianza, dirigiendo las operaciones

fluviales[12]. En cuanto a Chile, como lo veremos a su tiempo, tuvo que acudir al Perú en busca de ayuda naval para defenderse de España.

2. CRISIS DE REPRESENTATIVIDAD

"La Armada", o sea el conjunto de fuerzas navales del Estado, era en el Perú una entidad constitucionalmente reconocida, y por eso existía un organismo político-administrativo que consideraba la estructuración de dos entidades ("Ministerio de Guerra y Marina") que se hallaban bajo el mando militar del presidente de la República cuando asumía su papel de comandante general de las fuerzas armadas. Los jefes de marina reconocidos en los cargos de mayor jerarquía eran las imágenes o símbolos vivientes de esa entidad constitucional. *Representaban* a la Marina, lo que quería decir que informaban sobre ella, declaraban en su nombre, referían los acontecimientos que ocurrían en su seno, y eran los órganos de trasmisión de las disposiciones político-administrativas dictadas por los ministros y los órganos de consulta técnica de los mismos. Si los ministros de Estado y el presidente de la República (mientras no asumiera el mando directo de las fuerzas armadas, en casos de tanta importancia como un conflicto bélico) ajaban o ponían de lado a aquellos jefes, se producía una crisis de representatividad. Esto rebajaba el nivel que la institución debía ocupar ante la opinión pública y, lo que es peor, ante sí misma, con incalculable daño para el país debido al desmedro funcional que ocasionaba, que es el que aquí estamos considerando, que se hacía visible diariamente en los asuntos administrativos, a causa de la organización que se había establecido particularmente en los llamados "departamentos (o provincias) litorales". Hasta 1857 los "gobernadores" de estos, y con posterioridad los prefectos, en general, "tenían bajo su autoridad a todos los funcionarios de cualquier clase y condición que fueran en lo respectivo a la seguridad y orden público"[13]. Es de suponer la difícil situación que esto creaba, en especial en el Callao que era el lugar de residencia de las autoridades navales de mayor jerarquía, pero, en general, en toda la costa y con respecto a varios problemas. Se advierte, por ejemplo, en una comunicación oficial sobre aspecto tan rutinario como el embarque de los matriculados para cubrir la dotación de los buques de guerra, que intervienen en el asunto el Presidente de la República, el ministro

de Gobierno, los prefectos y el ministro de Guerra y Marina pero ningún jefe u oficial de marina[14]. Con motivo de una consulta sobre competencia, promovida por el Capitán de Puerto de Islay, el Presidente de la República dispone que se absuelva en tal sentido que esa autoridad naval quede enteramente subordinada al Gobernador[15]. Se llegó a la situación que los capitanes de puerto no podían nombrar ni siquiera a los hombres de mar que hacían de oficiales en las cuadrillas de cargadores[16]. Lo que es peor aun, se da el caso de un prefecto que, sin consulta ninguna con las autoridades navales, solicita "la separación inmediata" de un capitán de corbeta, sin tener en cuenta el daño que con ello causa no sólo al jefe a quien acusa, sino también a la institución a que pertenece[17]. Ante una situación semejante, no es de extrañar el rechazo que experimenta el jefe u oficial con mando de buque a recibir órdenes emanadas de autoridades civiles cuyo nombramiento se debe a circunstancias políticas. Un caso típico es la acusación de "reiterado incumplimiento" del Comandante del *Almirante Guise,* de las órdenes que el Prefecto de Piura le ha dado sobre "estacionarse en Tumbes", "empleo de gente auxiliar en caso de una invasión por tierra", forma de verificar la aguada, tomar marineros, hacerse de leña y cargar la "barba salvaje, de orden suprema"[18]. Infortunadamente estos desagradables frotamientos no son singulares de los niveles intermedios o subalternos. Se dan casos de hirientes descuidos, de actitudes prepotentes que se originan en los mandos elevados. Son frecuentes las oportunidades en que los jefes superiores de marina dan a saber que no se les han comunicado disposiciones adoptadas sin su conocimiento, como el nombramiento de un comandante de buque sin que de ello conozca el Comandante General de Marina[19]. El intercambio de oficios que a continución se trascribe permite apreciar el tono que adoptaban algunas comunicaciones intercambiadas entre el Comandante General de Marina y el ministro del Ramo: "Lima, Noviembre 26 de 1864.— Señor Contralmirante Comandante General de Marina.— Ha llegado a noticia de S.E. el Presidente que el carbón que se está embarcando en el 'Loa' es de malísima calidad y justamente desagradado con semejante nueva, me encarga llamar la atención de US. a ese respecto a fin de que en el momento tome las medidas necesarias para evitar tal sorpresa, de funestas consecuencias para el país, exijiendo la responsabilidad de las personas que han intervenido en dicha operación; bien entendido que mañana se constituirá él mismo

en persona en el referido buque y en los demás de la Escuadra para examinar el nuevo carbón que se embarque y ver si sus órdenes, relativas a la traslación a bordo de municiones y pertrechos de guerra, se han cumplido estrictamente".— — "Señor General Ministro de Estado del despacho de Guerra y Marina.— S.G.M.— El carbón que se ha estado embarcando en el 'Loa' es de New Castle, de la mejor calidad, que es el que está obligado a dar la Compañía, de lo que se convencerá usted por la diligencia de reconocimiento verificado por los maquinistas a quienes nombré al efecto, la cual se halla a continuación de la nota que me dirigió US. y que tengo el honor de devolverle.— La Compañía ha recibido recientemente carbón en panes y se ha allanado a suministrar de este al 'Loa' luego que se pueda sacar de la bodega del buque que lo ha conducido.— En cuanto a municiones, aunque la Comandancia no ha recibido orden para su embarque mandé que se verificase las respectivas a los cañones puestos a bordo.— Dios gue. a US. S.G.M.— Ignacio Mariátegui"[20].

No fue, por cierto, transitoria tal situación. Duró largos años. Los sentimientos que despertaba fueron expresados mucho después, con firmeza y dignidad, por un hombre de espíritu superior, incapaz de celos y envidias: el capitán de navío D. Miguel Grau: "Pero actualmente y desde algún tiempo atrás, la Comandancia General del Departamento Marítimo no conserva su verdadero modo de ser, y están tan limitadas sus más pequeñas facultades, que funciona más bien como oficina de trascripción que como administrativa. La sección de Marina en el Ministerio del Ramo ha absorbido casi por completo las vastas atribuciones de aquella, pues ella ordena, no sólo las disposiciones superiores de cierta naturaleza e importancia, sino aun las del servicio ordinario; así es que, poco más o menos, están niveladas las labores de la Comandancia General con las de la Mayoría de Ordenes y, por consiguiente, estas oficinas, así constituidas, lejos de ser de utilidad, no hacen sino demorar inútilmente el despacho diario de las órdenes superiores.— Además, la Comandancia General del Departamento, que es la llamada a tener el mando militar de la plaza [del Callao], ha sido subrogado completamente en esta parte por la autoridad política. Esta irregularidad viene necesariamente en desprestigio de la autoridad legítima y no es de extrañar que, como ha sucedido ya, aquella hubiese tratado de poner las manos hasta en el servicio interior de los buques"[21]. La pérdida de representación que durante el lapso que nos ocupa

experimentó la Marina de Guerra del Perú, en un caso de gran importancia pudo poner al país en grave peligro, lo que afortunadamente no ocurrió. Al enjuiciar el modo en que el mariscal Castilla utilizó las fuerzas navales mientras dirigió el conflicto con el Ecuador y la acción *quasi*-bélica que fue su consecuencia, Elías-Nieto hacen notar la influencia militar de la estrategia que empleaba, y la situación disminuida en que los altos jefes navales se hallaban por entonces, al encontrarse incapacitados para "presentar al Alto Comando conclusión alguna de orden elevado, sin colaborar en el estudio de los elementos básicos para una concepción completa de los problemas castrenses, sin poder discutir el pro y el contra de los planes propios de la Marina; en suma, sin que el Alto Comando obtuviese unidad, armonía y convergencia con la Armada; de modo que esta ignoraba lo que se quería hacer y desconocía a fondo este fin. No era dueña, pues, de dar oportunidad a su acción"[22].

Hubo, indudablemente, una actitud prepotente por parte del mayor número de quienes tenían a su cargo el ministerio de Guerra y Marina, que durante el gobierno de Balta condujo a la grave crisis de la revolución de los Gutiérrez que fue sofocada mediante la contra-revolución de la Marina. No es este un asunto que corresponde al presente tomo de la *Historia Marítima*. Bástenos decir que en una carta que el 22 de mayo de 1872 envió Aurelio García y García a Manuel Pardo, la cual tenemos en el Archivo Histórico de la Armada, este distinguido jefe expresa que "la clase dominante del Estado" muestra respecto a la Marina "una rivalidad mezquina y oscura", y que le da órdenes "de una manera insolente". Considera que debe dejársele independencia administrativa y que "en su dirección y organización no deben intervenir elementos extraños, debiendo ser manejada única y exclusivamente por personas salidas de su seno y conocedoras de sus circunstancias y necesidades".

3. LOS HETERODOXOS PROCEDIMIENTOS DE LAS ADQUISICIONES NAVALES

En el Anexo A del Capítulo IX hemos logrado presentar (y confesamos que con mucho esfuerzo) la relación historiada de todos los buques que figuraron en el servicio naval del Estado durante el lapso que nos interesa en este tomo. Como se trata de un resumen sobre cada uno desde que se autorizó su compra, esto podría

relevarnos de escribir estas páginas que el lector va a examinar. Pero hubo por parte del personal naval de ese período tanto empuje, tanta dedicación profesional, tanto jugar su prestigio y su vida para darle al Perú un material a flote en el que casi todo nos era desconocido por entonces, que historiar esos primeros pasos viene a resultar, ciertamente, ofrecer a las presentes y futuras generaciones una lección que bien vale la pena aprender.

Rímac y *Amazonas*

Después de la compra del *Rímac,* que fue el primer ensayo nacional de costosas adquisiciones navales hechas en el extranjero, se puede considerar que es en 1850 que se establece el sistema seguido, con sus quiebras y sus variables, durante la construcción de un vapor de guerra. En cuanto a lo primero, indica pobre administración fiscal lo ocurrido con los pagos que resta hacer por el *Rímac* y el *Gamarra:* Hacienda da a saber que no puede determinar cuál es el saldo de las ventas de guano que se realizaron para financiar esas operaciones, porque "carece de información que haya dado el Supremo Gobierno"[23]. En relación con lo segundo, las adquisiciones no se limitan a material a flote: una sola compra de uniformes para la marinería importa S/. 4,894 pesos, incluído el 15% de comisión a Gibbs y Cía. que en todo este movimiento de compras y ventas es el factótum. En cuanto al otro buque de guerra, se trata de la fragata *Amazonas,* que por decreto supremo del 7 de noviembre de 1850 se decidió comprar, esta vez en Inglaterra y bajo la vigilancia del capitán de navío Domingo Valle Riestra, a quien acompaña el de fragata (graduado) Diego de la Haza[24]. Sobre este último asunto dieron cuenta de la firma del contrato *El Comercio*[25] y la *Memoria de Guerra y Marina* del mismo año[26] que señaló como precio £e 61,904, suma que posteriormente aumentó en £e 723[27]. Hubo ciertas complicaciones que conviene señalar como antecedentes de otras que se presentaron con ocasión de posteriores adquisiciones.

Aproximadamente en octubre de 1850 se tuvo en Lima la peregrina idea de vender la *Amazonas* en el estado en que se encontraba en las gradas, y, en sustitución, construir "dos vapores de 300 y 400 toneladas, el uno de ruedas y el otro de tornillo"[28]. Esto se comisionó a Rivero pero el 8 de noviembre se revocó la orden[29]. Esta revocación se debió a un magnífico informe que, a petición del Encargado de Negocios, escribió Valle Riestra, consignando

lecciones de construcción naval, para dar a conocer el estado de adelanto de la obra; y también de economía, a fin de que se viera la cantidad de dinero que nuestro gobierno había ya comprometido, así como la pérdida en que incurriría en el hipotético caso que se pudiera vender, para lo cual precisaba conseguir el interés de una potencia europea puesto que ningún particular compraría un buque de guerra para dedicarlo a fines industriales. Este informe sirvió a Rivero para conseguir que se le mandara una contraorden de la contraorden[30].

Mientras se construía la hermosa fragata, la situación internacional se complicó bastante en el Perú agregando preocupaciones a Echenique que había comenzado a seguir el sendero de la consolidación abierta por circunstancias precedentes. Tuvo el Presidente que afrontar el problema de las islas de Lobos, el del Ecuador con la expedición floreana, las proyecciones de esta en Nueva Granada, las reclamaciones francesas y, sobre todo, la cada vez más cercana posibilidad de una guerra con Bolivia. Esto explica que quisiera tener lo más pronto posible la *Amazonas* en el Callao, lo que llevó a apuros perjudiciales para una minuciosa inspección del buque, como ocurriría varias veces con otros buques y en años posteriores, con evidente perjuicio nacional. En febrero de 1852 se autorizó a Gibbs que proporcionara los fondos que la *Amazonas* necesitara para viajar al Callao[31] y se dispuso luego que se abonase el aumentado valor del armamento[32]. En junio y julio hizo algunas pruebas y recibió el material de los cargos, y a mediados de agosto dejó Londres[33]. El 28 de agosto, desde Cádiz, el Comandante de la *Amazonas* dio a saber que había entrado en ese puerto para contratar alguna marinería y comprar carbón, y también porque "el calor del humo derramado durante tres días sobre la jarcia mayor" la había aflojado. Como consecuencia el mástil quedó inseguro y a causa de una mar alta, frente al cabo Finisterre, al trabajar con exceso el palo contra las cubiertas y costados abrió varias costuras de cosederos y trancaniles. Como se verá más adelante, esto dio que hacer durante algún tiempo. La fragata, por otra parte, se portó bien desarrollando hasta 9 nudos con impulsión de la hélice ("el tornillo") que por primera vez usaba un buque de guerra del Perú[34]. En el Brasil, a mediados de octubre, se deshizo Valle Riestra de los extranjeros, y en Talcahuano colocó su artillería después de haber hecho el paso por Magallanes en tres días. El 8 de enero de 1853 en el Callao se incorporó en la escuadra, entregando su "Estado general"

de llegada, en el cual da a conocer los defectos que se han presentado, que explica por lo novedoso que es por entonces construir fragatas de hélice (lo cual es evidente si se examina, sobre todo, la marina británica), y también por el hecho de que la *Amazonas* no fue sometida en Londres a la acostumbrada prueba de mar, de unas tres semanas de duración. Esto último se debió a la premura con que esa fragata se despachó de Londres, como antes hemos dicho[35].

La *Memoria de Guerra y Marina* de 1853 dio una descripción de las características de la *Amazonas* e hizo una apreciación general sobre los buques de hélice y la conveniencia de usarlos en nuestra marina[36].

Ucayali

En setiembre de 1852 nuestro representante diplomático en Washington dio a conocer al presidente Echenique, "en correspondencia particular" que un vapor inglés "de guerra", de nombre *Cherokee,* se hallaba en venta en Nueva York[37]. Este funcionario procedió de inmediato a hacer examinar dicho buque, por la firma *Edsall and Bryan Shipwrights,* la cual emitió un informe favorable sobre el casco, aparejo, velamen, máquinas, calderas y repuestos, expresando que hacía cuatro meses había sido completamente recorrido en dique seco y que mediante un "insignificante" gasto podía preparársele para servicio activo[38]. Al día subsiguiente Osma envió una comunicación al general Mendiburu, quien estaba de cónsul en Londres, dándole a conocer lo relativo al *Cherokee,* pidiéndole que lo autorizara para comprarlo en 75,000 pesos, y pronto, para no perder la oportunidad, pues "con sólo gastar 6 ó 7,000 pesos puede hacer servicio inmediatamente". Le aseguraba que era "tan bueno como el *Rímac,* o superior". Mendiburu le contestó que las órdenes que tenía del presidente eran que se construyeran en Londres "dos pequeños vapores de guerra", y que no se creía "facultado para tomar la providencia a que se le invitaba" echando sobre mí, decía, una fuerte responsabilidad y a riesgo de desagradar al Gobierno"[39].

Si la gestión de Osma en Londres no dio resultado, la de Lima obtuvo buen éxito. Con fecha 11 de diciembre el ministro de Relaciones Exteriores le trasmitió la orden presidencial: que procediera a contratar el *Cherokee*[40] de acuerdo a sus instrucciones, lo que hizo al Cónsul tomar varias disposiciones, entre las cuales

estuvo verificar la adquisición el 1º de marzo de 1853, por 68,000 pesos. Un día después que lo había hecho, según Osma lo asegura, recibió contraorden emanada de Lima con fecha 11 de enero, a la cual contestó que trataría de "deshacer el contrato" aunque creía que "los dueños o vendedores no se avendrían"[41]. En efecto, con fecha 20 de marzo dio a saber a Lima que "los dueños o sus agentes" no habían accedido, por lo cual había ordenado a Barreda Hnos. que remitieran, para pagar el precio más el 3% de comisión, 70,040 pesos, al mismo tiempo que Osma procedía a meter el buque en astillero, "para recorrerlo y forrarlo con cobre". Daba a saber que "había resuelto que llevara dos colisas de a 32 solamente, a la Paixhands, y cuatro cañones de a 24", el que, decía "me parece suficiente armamento". Por vía informativa expresaba que "este vapor..., siendo del porte del *Rímac,* tiene sobre éste las ventajas de mejor máquina, cubierta más despejada y mejor distribución entre puentes"[42].

El 14 de abril de 1853 el cónsul Osma notificó al Departamento de Estado que había comprado un vapor, al que denominó *Ucayali,* y que pedía se instruyera al Colector de la Aduana de Nueva York permitiera que el buque "tomara a su bordo los cañones y demás armamento con que debe salir para el Callao"[43]. Ese mismo día dio a saber a Lima que se había hecho la primera prueba de la velocidad del *Ucayali* habiéndose obtenido once millas por hora, y que no faltaba sino embarcarle carbón, víveres y tripulación para despacharlo con escalas en Río de Janeiro y Talcahuano[44].

El buque zarpó de Nueva York el 30 de abril[45], a cargo del capitán James Trathen y con toda la dotación de máquinas y cubierta extranjera. Hizo un viaje accidentado, pues por razones que ignoramos y a pesar de que en Nueva York se le había entregado 10,000 pesos para gastos de viaje, tocó en Marañón, Bahía y Río de Janeiro, donde funcionarios brasileños y diplomáticos de este país fueron otorgándole al Capitán los préstamos que solicitaba para comprar carbón a fin de continuar su viaje[46]. Llegó al Callao en la mañana del 14 de noviembre de 1853, bajo las órdenes de Santiago Trathen, capitán de travesía. Parece que la Comandancia General de Marina fue simplemente informada de esta compra y que el Gobierno había nombrado ya como comandante al capitán de fragata Francisco Román[47].

Cuando se hizo el balance de lo gastado en la adquisición, refacción y viaje de este buque, se obtuvieron los siguientes datos:

valor del buque más comisión de compra 70,040 pesos; refacción 27,245; aprestos para el viaje 2,775; entregado para el viaje 10,000. A estos 110,020 pesos había que agregar £e 3,383 pedidas al Gobierno del Brasil en préstamo, más los sueldos del capitán y demás tripulantes[48].

Quickstep

En los finales de 1852 el Comandante General del Departamento de Marina, José Boterín, al mandar al Ministro de Guerra y Marina el inventario del vapor *Quickstep,* adquirido el 24 de noviembre de ese año y que se llamaría, sucesivamente, *Apurímac* (primero de este nombre), *Noel* e *Izcuchaca,* dice que ese vapor "ha sido comprado por el Supremo Gobierno según Vd. me lo participa" y añade que pondrá dicho buque "a cargo del Ayudante de esta Capitanía, teniente 1º Dn. José Benito Huertas, como Vd. me lo encarga en su enunciada", lo que parece dar a entender que el ministro Torrico lo había dispuesto todo[49]. Como se da a saber al tratar del *Quickstep* en el Anexo A del Capítulo IX, la compra se había realizado, a través de nuestro cónsul en Panamá, a un precio de US$ 35,000[50].

Queda algo por aclarar respecto a este vapor. Parecería que tanto su compra como su utilización tuvieron un carácter político. El *Journal of Commerce* de Nueva York, con fecha 25 de setiembre de 1854 publicó un suelto de crónica dando a saber que el *Quickstep,* "según se cree bajo la conducción del capitán Pedersen", se vio obligado por sus pasajeros, que eran deportados por el gobierno de Echenique, a entrar en un puerto ecuatoriano y desembarcar a quienes debía haber conducido a Manila, por haber sido acusados de intentar un cambio de gobierno[51].

Apurímac, Loa, Tumbes

Las próximas adquisiciones del gobierno de Echenique fueron más regulares y de mayor volumen, probablemente debido a la situación internacional. Se realizaron en Inglaterra, entre 1853 y 1855, en virtud de una resolución suprema del 4 de agosto de 1852, y consistieron de una fragata a hélice y dos vapores de tamaño medio que sirvieran "de correos y guardacostas", unidades a las que poco después se acordó llamar *Apurímac, Loa* y *Tumbes.* La comisión seleccionadora y de construcción estuvo técnicamente

presidida por el capitán de navío José María Salcedo (chileno al servicio del Perú), quien salió del Callao en octubre de 1852 y, después de una breve enfermedad, empezó su tarea en diciembre[52]. No resultó muy afortunado el comienzo de su gestión, en lo que respecta a la compra del armamento para los buques, pues el general Mendiburu comunicó a Lima que Salcedo había hecho un pedido con "errores" e "inexactitudes", solicitando "cosas desconocidas y fuera del uso en Inglaterra", por lo cual había prevenido a la Casa Gibbs que la artillería debía "ser probada, examinada y aprobada en el Real Arsenal de Woolwich"[53]. Es bien sabido que Mendiburu no se distinguía, por cierto, a causa de que tuviera un carácter angelical. Sin embargo, también precisa decir que Salcedo era un marino *maniobrero,* formado en campañas realizadas con buques pequeños, con lapsos prolongados en la marina mercante, en puestos terrestres y fuera de servicio, de manera que no había marchado al compás de los frecuentes y sucesivos adelantos navales de ese tiempo, y esto lo llevó, también, a dificultades con García y García y con Grau, cuando se compraron el *Huáscar* y la *Independencia.* Sin embargo, poseía cualidades que resultaban muy útiles en el desempeño de comisiones como la que estaba a su cargo, que fue cumplida con propiedad porque no tenía a menos buscar el consejo de quienes sabían más que él, y también porque trataba de ahorrar al centavo los dineros del Estado[54].

Una de las cualidades de Salcedo era su diligencia. En julio de 1853 la *Apurímac* (para la que se adoptaron los planos de la H.M.S. *Tribune*) y el *Tumbes* (según el modelo del H.M.S. (guardacostas) *Argos*) estaban en faenas de encuadernamiento y comienzos de entablado[55], habiéndose tomado disposiciones sobre repuestos navales, embarcaciones y jarcia[56]. El 10 de noviembre se firmó la contrata para el *Loa,* igual al *Tumbes* pero más lleno en los extremos[57]. Esto permitió que en los finales del año el ministro del Ramo presentara al Congreso una información sobre los tres buques, dando a conocer sus características estructurales y su armamento, así como que los precios serían 289,652 pesos por el *Apurímac,* y 84,000 por cada uno de otros dos[58]. Sin embargo, ha de tenerse en cuenta que la cantidad total que allí se señaló resultó posteriormente incrementada en £e 4,800 que hubo que abonar a Green "por construcciones y entregas extraordinarias"[59].

De Londres, desde setiembre de 1853 hasta mediados de 1854, Salcedo envió varios y largos informes describiendo las excelencias de las buques en construcción, uno de los cuales contiene detallada información sobre la artillería. En otro da a saber que ha rehusado "con indignación" que se le abonara una comisión por parte de los constructores, así como consigna interesantes datos sobre el aspecto económico de su misión. En una de sus cartas expresa: "La aprobación de mi obra es general entre los constructores"[60], mas no sucedía lo mismo en Lima, donde se le había considerado en confabulación revolucionaria con Elías y el general Santa Cruz. Como tal actitud implicaba un grave peligro para su gobierno, Echenique dispuso que el contralmirante Francisco Forcelledo, por entonces comandante general de Marina, saliera de inmediato a Inglaterra y relevara a Salcedo del cargo[61].

Forcelledo llegó a Londres el 30 de agosto de 1854, y al día siguiente se entrevistó con Salcedo[62], a quien dio a conocer la ingrata misión que llevaba; y le rogó que no partiera de inmediato a Lima, sino se tomara el tiempo necesario para hacerle una entrega cuidadosa y para enterarlo del estado en que se hallaba la construcción. Repuesto de su sorpresa, Salcedo le ofreció caballerosamente su ayuda, al mismo tiempo que averiguó los detalles de su caso personal. Al conocerlos envió una carta a uno de los ministros de Echenique (25 de agosto) y otra al mariscal Santa Cruz, quien de inmediato (4 de setiembre) le contestó dándole a saber que se trataba de una intriga, lo que permitió a Salcedo enviar al ministro de Guerra y Marina una altiva comunicación de rechazo y de protesta (14 de setiembre de 1854) que este funcionario contestó (17 de octubre) dándole a saber que había "desaparecido completamente el desfavorable concepto bajo el cual se había presentado [a Salcedo]", por lo cual el Gobierno resolvía que permaneciera en Londres. En su respuesta (25 de diciembre de 1854) Salcedo dijo al Ministro: "...¡Pobre concepto merezco al Gobierno cuando cree que debo darme por satisfecho...!", "...El agravio... que se me ha hecho ha sido público... y estoy en el caso de exigir de la justificación del Gobierno, que haga examinar aquélla de un modo público también". Pocos días después triunfó la revolución contra Echenique (el 5 de enero de 1855) y fue el gobierno de Castilla el que desagravió a Salcedo[63].

Mientras se verificaba este cambio de cartas, como lo habían hecho desde su encuentro en Londres, Forcelledo y Salcedo se desentendieron de las rencillas cortesanas que existían en Lima y

continuaron colaborando para que acabaran del mejor modo posible la inspección y recepción de los buques así como su viaje al Callao. Forcelledo fue a París para concertar con el ministro Joaquín T. de Osma las medidas más adecuadas para enganchar marinería española. Salcedo y Urbieta, quien había llegado con Forcelledo, atendieron la contratación de mecánicos y fogoneros así como las pruebas de máquinas[64]. Osma y los cónsules de Vigo, la Coruña y Cádiz actuaron de manera eficaz para vencer algunas resistencias oficiales encontradas en España, y obtuvieron autorización para enganchar los siguientes tripulantes, a los sueldos que se indican: 1 contramaestre a S/. 45, 4 guardianes primeros a 30, 4 guardianes segundos a 20, 1 condestable de primera a 40, 2 carpinteros de primera a 40, 1 armero a 30, 2 cocineros a 20, 15 artilleros de preferencia a 16, 15 artilleros ordinarios a 14, 25 marineros a 12, 25 grumetes a 10, 6 pajes a 6 y 2 calafates de primera a 35[65]. Sin embargo, no se logró embarcar los 300 hombres porque, a diferencia de como había procedido Valle Riestra en el caso de la *Amazonas,* Forcelledo se empeñó desacertadamente en no ir a España con los buques, sino pedir que le mandaran los hombres a Inglaterra, no encontrándose para ello suficiente cabida en los vapores de pasajeros[66].

El 15 de marzo de 1855, de acuerdo con las órdenes supremas, el comandante Salcedo reasumió en plenitud el cargo que había tenido hasta la llegada del contralmirante Forcelledo, y preparó su fuerza para zarpar lo que no se verificó tan prontamente como se deseaba, tanto porque hubo que esperar turno para la rectificación de los compases de los tres buques, cuanto por la tenacidad con que Salcedo se opuso a reconocer la cuenta adicional presentada por Green, que sumaba £e 4,800 "por construcciones y entregas extraordinarias". El cónsul de Rivero solucionó esta situación asumiendo la responsabilidad de arreglar el asunto con los constructores[67]. Por que se carecía de oficial para el cargo, hubo que contratar al primer piloto Thomas Rees para que asumiera el comando del *Loa*[68].

El viaje no fue fácil. Por diferentes circunstancias resultó peor que el de la *Amazonas* y por causas similares: las hélices rebatibles eran aún un problema no sólo para quienes las usaban sino hasta para quienes las construían, y en esto último Inglaterra estaba por entonces atrasada a causa de la poca simpatía con que el Almirantazgo miraba la introducción del "tornillo" en los buques de guerra. Además de muy mal tiempo que retrasó el viaje

de la *Apurímac* y *Loa*, que iban solas porque el *Tumbes* sólo pudo zarpar de Plymouth el 5 de junio y no se unió a los otros buques hasta el 21 de agosto, en Río de Janeiro, Salcedo comenzó a notar algo anormal al rebatir la hélice, frente al golfo de Viscaya. Volvió a usarla para entrar en Tenerife, sin mayor dificultad. Sin embargo, la hizo examinar pero recibió un informe tranquilizador. No obstante, precautoriamente sólo navegó a la vela hasta Río de Janeiro. Cuando llegó el *Tumbes* y le dio a saber que tenía averiado el eje de hélice, hizo practicar un nuevo y escrupuloso reconocimiento al de la *Apurímac*, y se encontró roto el embrague. Sólo fue gracias a las facilidades que dio a la escuadrilla peruana el gobierno del Brasil, y a la habilidad mecánica de Garret, el Primer Maquinista (quien después se distinguió mucho en la Factoría de Bellavista) que resultó posible sacar los ejes para obtener dos modelos, fundir nuevas piezas y volver a colocar todo en su sitio[69].

En relación con los desperfectos y la responsabilidad que podría caberle al comandante Salcedo, es conveniente reproducir un comentario de Francisco de Rivero, nuestro representante diplomático en Londres: "Más en estricta justicia al Comandante Salcedo, no debo trepidar en asegurar al Gob°, que esos vapores han causado en el Támesis la admiración de los inteligentes, colocándolos en primera línea entre los que se construyeron para el servicio de la S.M.B."[70]. Para terminar con estos buques resta añadir que a mediados de octubre llegaron a Talcahuano; que la fragata *Amazonas*, bajo el mando del capitán de fragata José Elcorrobarrutia, les llevo sus guarniciones y que el 12 de noviembre de 1855 se incorporaron en las fuerzas navales, en el Callao[71]. Mientras los tres buques estuvieron en Quiriquina fue a visitarlos un corresponsal del *Diario de Valparaíso*, que al describirlos expresó su esperanza de que el contralmirante Simpson, que estaba a cargo de la construcción de la *Esmeralda*, fuera "tan celoso de los intereses de Chile como el comandante Salcedo lo fue para los del Perú"[72].

Durante los años que siguieron no hubo adquisiciones tan importantes como las precedentes. A principios de 1854 se había dispuesto que se compraran en los Estados Unidos 50 lanchas para embarcar el guano en las islas Chincha. Debían ser capaces de cargar "unas 25 toneladas", tener 40 pies de eslora, 12 de manga y 4 de puntal, y ser remitidas en piezas[73]. Llegaron al Callao a

mediados de julio, con dos carpinteros de ribera[74] contratados para que dirigieran la operación de armarlas[75]. Se adquirieron también la goleta a hélice *Caupolicán* (que describimos en el Anexo A premencionado), y varios pontones que sirvieron de depósitos flotantes en el Callao, Paita, las Chincha, Islay y Arica. No se llevó a cabo, en cambio, una compra de importancia que se proyectó. Ignoramos las razones pues no hemos encontrado información de ninguna clase en los archivos navales, pues parece que el intento se realizó mediante una orden directa del ministro de Guerra y Marina a nuestro representante diplomático en Londres. Se trataba de "conseguir, bien sea por compra inmediata o contrato de construcción", una fragata a hélice, "semejante a la *Apurímac*", y de hacerlo con premura. Francisco de Rivero, una vez más, dio muestra de su buen criterio y del sentido de responsabilidad con que miraba los intereses nacionales. Contestó que según sus investigaciones "sería del todo imposible encontrar en venta una fragata como aquella", pues esos buques sólo se construyen por encargos gubernativos, y que también lo era "que... pueda hallarse lista para salir a la mar de 20 meses o dos años", de modo que no llegaría al Callao antes de los comienzos de 1859. Añadía que lo relativo al contrato así como la inspección y pruebas serían "calamitosos" si no hubiera un marino peruano "experto y comisionado" para atender el asunto[76]. Dos nuevas comunicaciones del ministro de Guerra y Marina, fechadas el 12 de febrero, insistieron en el asunto. Le ordenaban que "comisionara provisionalmente a un oficial de la Marina Real Inglesa", y que dispusiera un *rendez–vous* entre la *Amazonas* al terminar su carena en la China, y la nueva fragata, en Panamá. Rivero contestó, a mediados de abril, que le era imposible lo último pues el viaje de la *Amazonas* a Calcuta y la lentitud del correo a la India, le habían desconcertado sus contactos con Boterín. En cuanto a la compra inmediata de una nueva fragata, reiteró su opinión de que lograrlo "sería casi un milagro"[77].

Como anteriormente lo hemos expresado, no se conocen los detalles administrativos que impidieron la satisfacción de los deseos del presidente Castilla, con lo que sus enemigos políticos perdieron otra arma para fortalecer los ataques de que lo hacían objeto en cuanto a su política naval. Con motivo de la decisión gubernamental que la *Amazonas* hiciera en Inglaterra "una carena formal", un articulista anónimo expresó en *El Comercio* que deseaba que la fragata zarpara, ya que temía "que el nombre de

la *Amazonas* y los guarismos de los miles de pesos invertidos en su construcción, varíen de lugar en el triste 'cuadro' que de la Armada peruana ha presentado uno de los editoriales del 'Heraldo'.—" "Necesario es, añadía, que los gobernantes que tan solícitos se manifiestan en tener buques de alto bordo y altísimos valores, cuiden también de su conservación y de formar marinos instruidos que los dirijan. Para conseguir esto es necesario que los oficiales a quienes se nombra para largas navegaciones sean escogidos... Esperamos de la rectitud del Gobierno (como dicen, los que bajo su firma hacen mención del general Castilla) que no desatienda estas indicaciones de Nelson en el Pacífico"[78]. A mediados de 1858, por otra parte, cuando ya se veía venir la desde entonces impopular guerra con el Ecuador, los liberales atacaban "el militarismo" del presidente Castilla, a través de las adquisiciones navales: "Uno de los grandes errores que a nuestro modo de ver, y el de muchos, se ha cometido por nuestro gobierno, es el mandar construir y de mantener con ingente costo los dos grandes buques que hoy hacen la fuerza de nuestra Armada Nacional. Se ha querido hacer una ostentación de un poder naval en el Pacífico, y de nuestros recursos para soportar esos inmensos gastos que se emplean en él.— Al presente cuenta nuestra Marina con once buques de guerra, nueve vapores y dos de vela, de modo que indiscretamente y sin objeto podríamos preciarnos de ser dueños del Pacífico, si tuviéramos con quien disfrutar esa dominación imaginaria. Esto es hablar la verdad pura, aunque el orgullo de algunos compatriotas se resienta de nuestra franqueza.— Efectivamente, ¿con qué fin mantenemos semejante Armada? ¿Qué utilidad nos trae el gasto inmenso que cuesta esa mantención? ¿Es para imponer a las naciones hispanoamericanas que nos rodean? Creemos que una mira de ese género no haría más que fomentar una rivalidad perjudicial a las relaciones mutuas que deben ligarnos a ellas hasta formar la Liga o Federación Sudamericana; y tanto más cierto es esto cuanto que por ahora y en algún tiempo más, no puede haber temor de que se levante en el Pacífico un poder amenazador entre las nuevas repúblicas.— Todo el mundo ha notado en el general Castilla una predilección a poseer una marina fuerte, y se le ha visto proteger a los dos buques mayores que se ha mandado fabricar, y que hoy, por desgracia, consumen una parte de nuestro tesoro. No es de extrañar semejante afición. Su genio militar naturalmente abraza todas las ramas de las fuerzas armadas, y desde luego en un país litoral

como el Perú es necesario que se atienda su poder marítimo. Nos permitimos decirle que no es tiempo de aumentar ese poder naval, como se ha hecho; y que lejos de traernos ventaja alguna dentro y fuera del país, no sirve sino para aumentar nuestros gastos y traernos un continuo azar de nuevos trastornos"[79].

Las críticas no cambian la conducta del presidente Castilla en lo que se refiere a que el Perú posea poderío naval. Dieciséis meses antes de dejar para siempre el Palacio de Gobierno, cuando hace ya poco más de un año que España ha decidido mandar a Sudamérica una "expedición científica", se ha comenzado en Madrid a mencionar *sotto voce* la ocupación de las islas Chincha y ese país ha mandado construir el *Numancia* y el *Tetuán,* el anciano general prevé la próxima necesidad del país. Mediante un decreto supremo fechado el 21 de junio de 1861, se dispone que se proceda a construir una fragata de hélice que monte 64 cañones, "y que su casco y maquinaria sean conformes a las últimas mejoras adoptadas por la Francia y la Gran Bretaña, entre las que se cuenta el uso del forro exterior de fierro", condición esta última que parece indicar, con términos inapropiados, el blindaje, pues según lo que Barreda dio a saber después, Castilla se hallaba por entonces muy interesado en las corazas de los buques de guerra[80]. Esta disposición no se cumplió, al parecer, pues no hemos encontrado ningún documento al respecto. No fue propicio el lapso que lo había seguido, con la entrega del mando a San Román, la muerte de éste, el regreso de Pezet, las compras del *Chalaco, Quito,* y *Colón,* así como el propósito de transformar el *Loa* y de construir el *Victoria*[81].

La *América* y la *Unión*

Las medidas tomadas antes e inmediatamente después de la ocupación de las Chincha fueron dictadas por la desconcertante sorpresa que causó la agresión española. Pero cuando se comenzó a considerar algo más fríamente la situación, se comprendió que frente a la posibilidad de una guerra con España, la que hacía poco había comenzado a renovar su escuadra, el Perú tenía que adquirir modernas armas de combate adaptándose a la realidad que por entonces existía en cuanto al material naval, para conocer la cual era suficiente que se contemplara lo que estaba sucediendo en los Estados Unidos, donde la guerra civil no sólo popularizaba las revolucionarias realizaciones en cuanto a

propulsión naval, armamento y arquitectura naval, sino también impartía tremendo ímpetu a la tecnología marítima[82]. De allí, también, venía la lección de que entrar en un conflicto bélico sin estar preparado para ello llevaba a situaciones peligrosas en cuanto a desperdicio, confusión, malas medidas administrativas y corrupción económica[83].

Los precedentes y las circunstancias relativos a la adquisición, en Francia, de las magníficas corbetas *Texas* y *Georgia* apenas si aparecen, y en forma muy breve, en los libros nacionales de historia y aun en los que específicamente tratan de la marina del país. Por fortuna nos ha sido dado obtener interesantes datos sobre tales asuntos, que hacemos figurar en nuestra relación historiada del material a flote que existió en el lapso que estudiamos en este tomo (Anexo A, del Capítulo IX). Por parecernos inútil repetir lo que allí se expresa, aquí nos limitamos a consignar sólo aquella información pertinente al estudio de la política naval y de las adquisiciones del período 1850-1870.

García y García salió a Londres en los primeros días de enero de 1864, con orden de visitar diques y puertos situados en una y otra orilla del Támesis, para ver qué posibilidades se nos ofrecían allí, pero la solución del problema se presentó en Francia[84]. La urgencia de hacernos de buques capaces de rechazar el ataque español, así como la feliz circunstancia que apareció para comprar en Nantes dos corbetas que los sureños norteamericanos ya no podían retirar debido a un veto napoleónico, llevó a nuestro gobierno a concertar con Thomas Lachambre, consignatario del guano en Francia y sus colonias, un empréstito de cuatro millones de pesos (1° de junio de 1865). Fue con parte de este empréstito que se pagó el precio de esos dos buques completamente armados y listos para entrar en acción, que fue de 2'320,000 francos cada uno[85]. En esta adquisición se enfrentaron la vieja escuela del *maniobrero*, defendida por Salcedo, y el juvenil entusiasmo de la marina renovadora, representado por García y García y Grau[86]. El triunfo de estos permitió realizar una de las mejores adquisiciones que el país hizo por entonces: las hermosas "*corvettes*" *Georgia* y *Texas*, hechas en una de las reputadas gradas navales francesas y cuya construcción fue vigilada por marinos norteamericanos del Sur, para que cumplieran las estipulaciones: 1,500 toneladas, 400 caballos de vapor, 14 nudos, 14 piezas pdr. (el famoso "*cannon rayé de trentes*" de la Marina Imperial). Por cierto que a poco de que el por entonces teniente Miguel

Grau asumiera el mando de una de ellas, al concluir en puerto inglés una visita de cortesía de esas desesperantes que nos impone la tradicional etiqueta naval, fue a dar con sus huesos a una cárcel, aunque por muy breve tiempo, por violación de la neutralidad inglesa, que por entonces era difícil de reconocer ya que resultaba multifacética[87].

En lo referente al armamento, según un acuerdo entre el representante de los sureños que concertó la construcción de buques (comandante James D. Bulloch) y Mr. Voruz, las piezas de artillería y sus accesorios "se harían exactamente iguales a los usados por la Marina de Guerra de Francia". Sus precios serían los siguientes:

Cada cañón de 30 pr., rayado y con aros de acero	Francos	4,500
Una cureña de madera reforzada con hierro		400
Una esponja		20
Un extractor		7
Un atacador		6
Una cuña		4
Una base de cureña		7
Un espeque		6
Por cada cañón con sus accesorios	Francos	5,000

Cada pieza se probaría con dos cargas de 6 Kg. de pólvora e inmediatamente después con una presión hidráulica igual a una columna de 100 pies ingleses. Además, se prepararían 12,000 proyectiles de 30 libras a un precio de 40 francos por cada 100 kg.[88].

Independencia y *Huáscar*

Con respeto a la otra importante adquisición, destinada a enfrentarse al novísimo y excelente *Numancia*, no se anduvo con suerte para comprar uno o dos buques ya comisionados. Fue menester mandar a construir en Inglaterra el *Huáscar* y la *Independencia*, que presentamos en el Anexo A, del Capítulo IX. No hubo mayor dificultad en cuanto a diseño, construcción naval e inspección de la misma encomendada, nuevamente, a la pareja formada de contrastes: Salcedo y García y García. Lo difícil fue retirar estos buques de Inglaterra antes que por causa de una decla-

ratoria de guerra el gobierno británico los detuviera en obediencia de una neutralidad que España le exigía con porfía de navarro. Tampoco fue fácil llevarlos de Inglaterra al Perú, con tiempo para que defendieran nuestro litoral. La diplomacia española, por entonces más sabia por vieja que por la habilidad de su personal, se manejó muy acertadamente en esta oportunidad. No obstante los esfuerzos de nuestros representantes en el extranjero, fue creando hábiles obstáculos de todas clases que surgían unos tras otros a causa de que según los informes sobre nuestros buques, que llegaban a Madrid, los consideraban peligrosísimos para el comercio marítimo español, para encorajinar la revolución cubana y para medirse con la escuadrilla del Pacífico sur que se hallaba anémica por el prolongado esfuerzo que con loable perseverancia venía realizando y también a causa de falta de bases de apoyo. Tras cada dificultad que en lo que sigue se va a mencionar, estaba una invisible mano española que la había provocado con habilidad patriótica. No contribuía a mejorar las cosas por cierto, la guerrita particular que se había declarado entre dos grupos antagónicos de los jefes y oficiales peruanos.

Como preámbulo de lo que vendría después, los problemas comenzaron con la *Independencia* que, como consecuencia de un gambito español, fue demorada más de quince días capeando un temporal de papeles oficiales y de papeles impresos. El 30 de enero de 1866 dos marineros ingleses enganchados en su tripulación, sin que mediara ningún antecedente se presentaron ante los funcionarios de la Corporación de la Ciudad de Londres (el "*Guildhall*") y, como ángeles protectores de la paz, relataron que habían sido contratados en ese buque y que habían oído decir a su comandante "que en el camino al Perú combatirían con cualquier buque español que encontrasen en él" y que preguntados que fueron, si les sería agradable combatir, contestaron que sí. Luego describieron su buque, presentándolo erizado de cañones y lleno de pólvora y munición, con 250 a 300 tripulantes, "ingleses, alemanes, franceses, peruanos, noruegos, portugueses, griegos y americanos". Las declaraciones del marinero King ese mismo día, y por intermedio del Cónsul de España, fueron puestas en manos del Secretario de Estado de Negocios extranjeros, quien sin demora y a base de los "informes juramentados", se dirigió a nuestra legación haciéndole notar que "los hechos apuntados, de ser ciertos, envolvían... falta notable al respeto debido a las leyes del país..." y abuso de la hospitalidad. A partir de ese día

menudearon la información periodística sobre lo sucedido y los oficios de ida y vuelta entre la *Foreign Office*, la Legación y el comandante García y García, cuya "palabra de honor del militar y caballero" que aseguraba que todo era falso, el conde Clarendon decidió aceptar. Era el 16 de febrero[89].

Salcedo había salido de Liverpool el 17 de enero y "la oscuridad y mal tiempo" lo obligaron a entrar en Holyhead, donde esperó durante 50 horas que el tiempo cambiase; pero temeroso de que la mala del 27 llevase a Inglaterra una declaratoria de guerra del Perú a España, zarpó el 20, con mal tiempo, y en la mañana del 23 entró en puerto francés (Brest) donde la *Independencia* debía unírsele, lo cual no ocurrió, por supuesto, a causa de lo que hemos narrado. Como para que se entretuviera, en Brest tuvo serios tropiezos con su tripulación, tan heterogénea como la de la *Independencia*, que seguramente incitada desde tierra, en parte desertó y en parte se rebeló, lo "que hizo indispensable [para dominarla] hacer uso de la fuerza". Quiso reemplazar con franceses a los que faltaban pero "el rigor de las leyes del Imperio lo obligó a entregarlos", mientras la Aduana, por su parte, ponía toda clase de obstáculos para que el *Huáscar* se aprovisionara del *Thames*, que era vapor de abastecimientos que se había fletado en Londres. Salcedo soportó con paciencia a fin de evitar el "conflicto que se buscaba para detener y quizás apresar estos buques".

La *Independencia* sólo llegó a Brest el 20. Hasta el 27 el mal tiempo los detuvo pero por fin salieron los dos con las necesarias precauciones frente a la costa de España. A la altura del golfo de Viscaya una detención súbita de la máquina del *Huáscar*, no advertida de inmediato por el oficial de guardia de la *Independencia* (por falta de hábito de navegar con máquinas, por carencia de oído mecánico o, simplemente, por descuido), llevó a la fragata a restregar su costado contra el monitor, con graves resultados en la obra muerta, no obstante lo cual tuvieron que seguir adelante pues no podían entrar en puerto español ni volver a Brest. Con mayor pérdida de tiempo en Madera y Cabo Verde, sólo se pusieron el 20 de marzo en busca de Río de Janeiro. Como Salcedo, aunque parezca mentira, se dedicó a hacer presas no obstante el estado del buque y las órdenes que de apresurar su viaje le habían dado, los dos buques apenas estuvieron juntos en Río de Janeiro el 1º de abril, "con el objeto de reparar [las] averías en la parte posible", lo que tomó veintinueve días porque sólo por

favor especial se les dio turno de dique antes de un buque brasileño, y porque las malas relaciones entre los jefes y la relajación disciplinaria de los oficiales llegó a un estado difícil de creer dada la situación internacional del Perú y la importantísima misión que se había confiado a esos buques. Consideramos necesario solamente decir que García y García pretendió destituir a Salcedo, y que el Ministro del Perú en Río Janeiro creyó conveniente privar del mando al segundo comandante del *Huáscar*, en vista de su insubordinación. No vale la pena historiar lo ocurrido desde que los principales protagonistas se encargaron ellos mismos de divulgar los desagradables hechos, en letras de molde[90].

Parte de las desavenencias en Río se debió al deseo que Salcedo abrigaba de no pasar al Pacífico por Magallanes sino dando la vuelta por el cabo de Hornos, pues temía un encuentro con los buques españoles, a causa de que no tenía confianza en las nuevas dotaciones que carecían de conocimientos sobre las naves y su artillería. García y García, en cambio, se oponía a que se alargase aún más el viaje al bordear el extremo meridional del continente y no temía el encuentro. Resultó de la desavenencia que el ímpetu de García y García privó al Perú de destruir la parte de la maltrecha escuadrilla española, tripulada casi enteramente por enfermos de escorbuto, que para salir al Atlántico después del combate del 2 de mayo de 1866 creyó prudente no cruzar por Magallanes sino bordear el cabo de Hornos. El viaje de Río a Gallegos, en cambio, fue un triunfo para García y García, quien en Londres se opuso a que Salcedo tomara pilotos para el viaje, y no los había aceptado en su buque: la *Independencia* llegó bien, dirigida por los oficiales de marina peruanos, ganando al *Huáscar*, perdido por sus pilotos ingleses durante cuatro días. Salcedo explica el hecho como sigue: "... y en esta travesía ocurrió una separación del convoy a causa de las nieblas cuya densidad no permitía hacer observación alguna...". De todas maneras, el 24 de mayo, en la segunda angostura de Magallanes, les salió al encuentro la *América*, que llevaba combustible y sus guarniciones. El 6 de junio los tres buques llegaron a Ancud, uniéndose a la Escuadra Aliada. Salcedo había despachado la *Thames* de Punta Arenas, pues su compañía le costaba al Perú 250 pesos diarios[91].

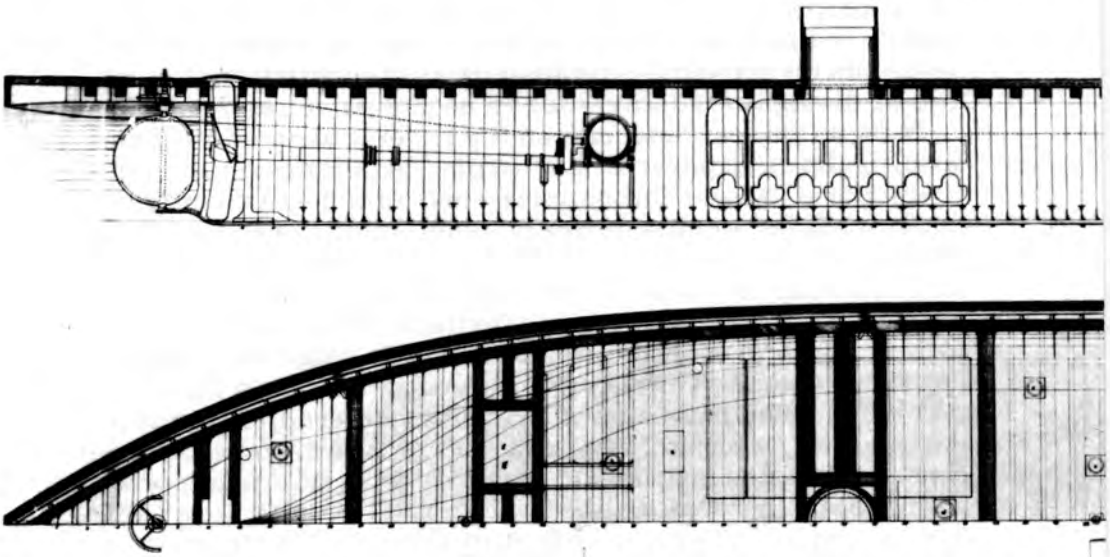
El *Manco Cápac* y el *Atahualpa*

En febrero de 1867 Méndez Núñez, que desde hacía un año repetía a Madrid que la escuadra aliada no atacaría territorios es-

SHEET Nº1.

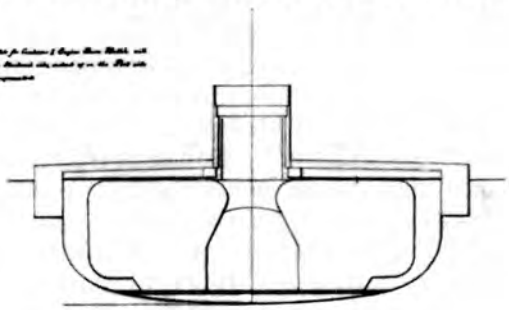
TIPPECANOE CLAS

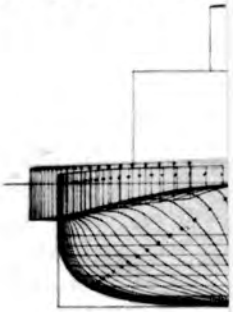
GENERAL PL

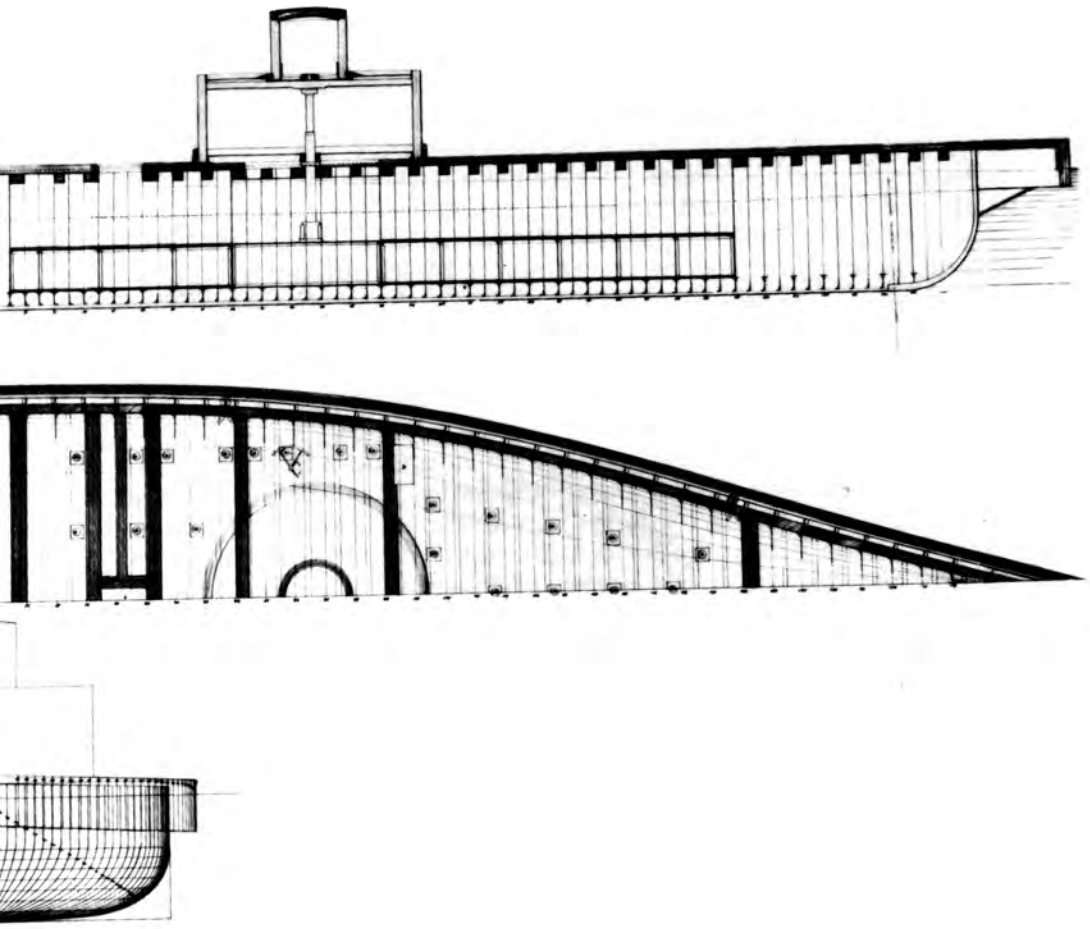


Explanations

a. Deck Lights for Berth Deck.
b. do. do. do. Engine Room & Passage.
c. Cowl Ventilator.
d. Air Hatch.
e. Engine Room Hatch.
f. Hatch for Light Furnace Room Water.
g. Hatch for Coal Bunkers.
h. Station for Standing
i. Main Hatch.
k. Officers Hatch.
l. Boat Davits.







Plano general del USS *Tippecanoe* que perteneció a la misma clase que el *Catawba* (*Atahualpa*) y el *Oneote* (*Manco Cápac*). (*National Archives of the United States, Records Group 19*).

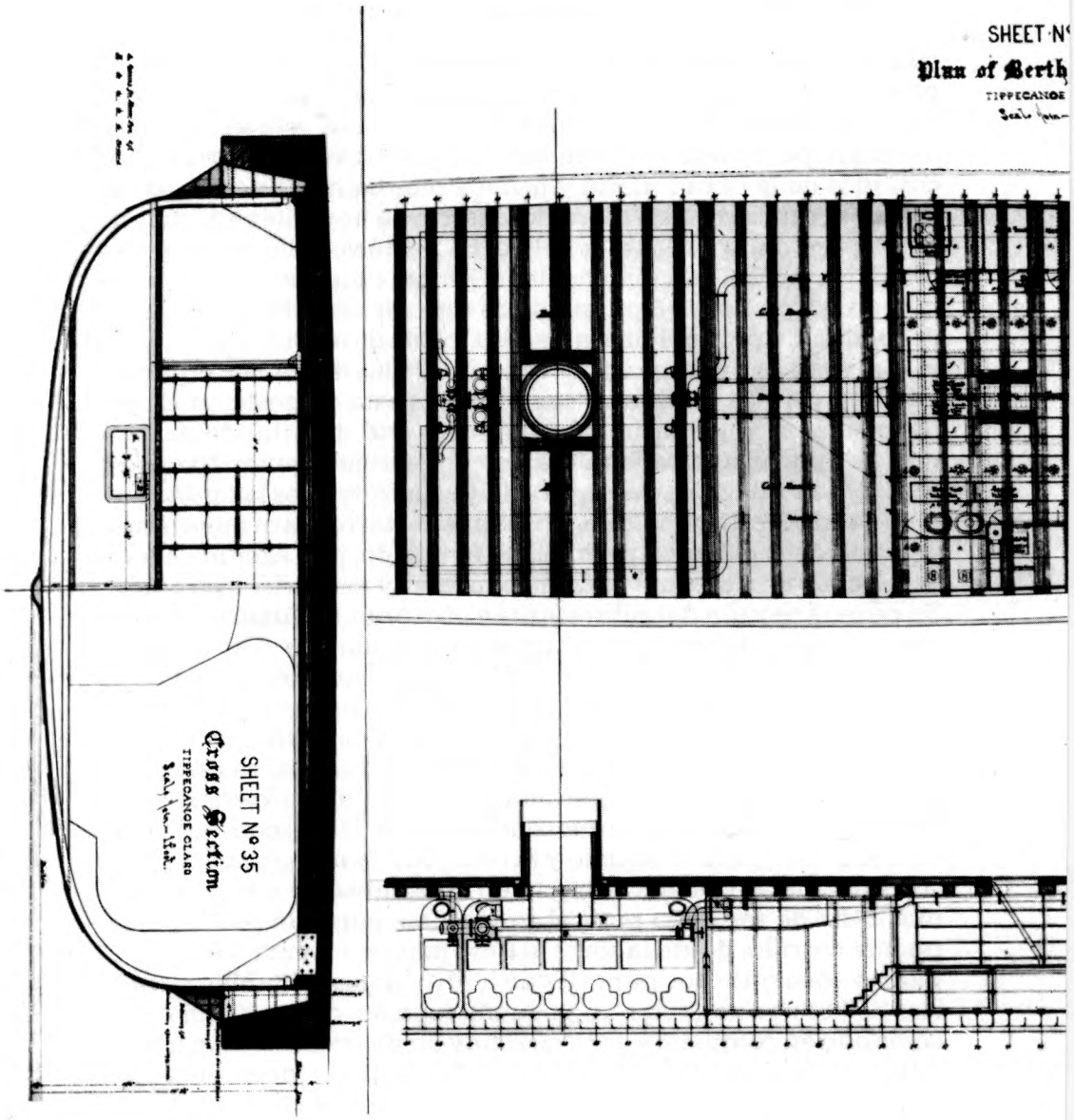
pañoles, abandonó la costa oriental de Sudamérica y llevó sus buques a Santiago de Cuba. Cuatro meses después Tucker renunció el mando de la Escuadra. Chile y el Perú estaban en desacuerdo internacional. Estos antecedentes parecían indicar que el conflicto con España había terminado, no obstante lo cual el 4 de octubre de 1867 el ministro de Guerra y Marina, coronel Pío Cornejo, firmó en Lima con Alex Swift, constructor de los buques, un contrato de compra de los flamantes monitores norteamericanos de costa, *Oneota* y *Catawba* que describimos en el Anexo A premencionado. Swift había pagado por ellos U.S.$ 755,000[92] y Basadre dice que la operación de su venta al Perú dio al vendedor una pingüe ganancia de 750,000 pesos, de los dos millones de pesos que pagó el Perú[93]. Ignoramos la fuente en que nuestro distinguido historiador basó tal apreciación. Melo, que fue contemporáneo a tales hechos, dice que se puede estimar en dos millones de pesos lo que se gastó en la suma de la compra más obras complementarias, remolcadores, combustibles, pasajes y otros[94]. En el Anexo D de nuestro Capítulo XIII transcribimos el contrato de compra.

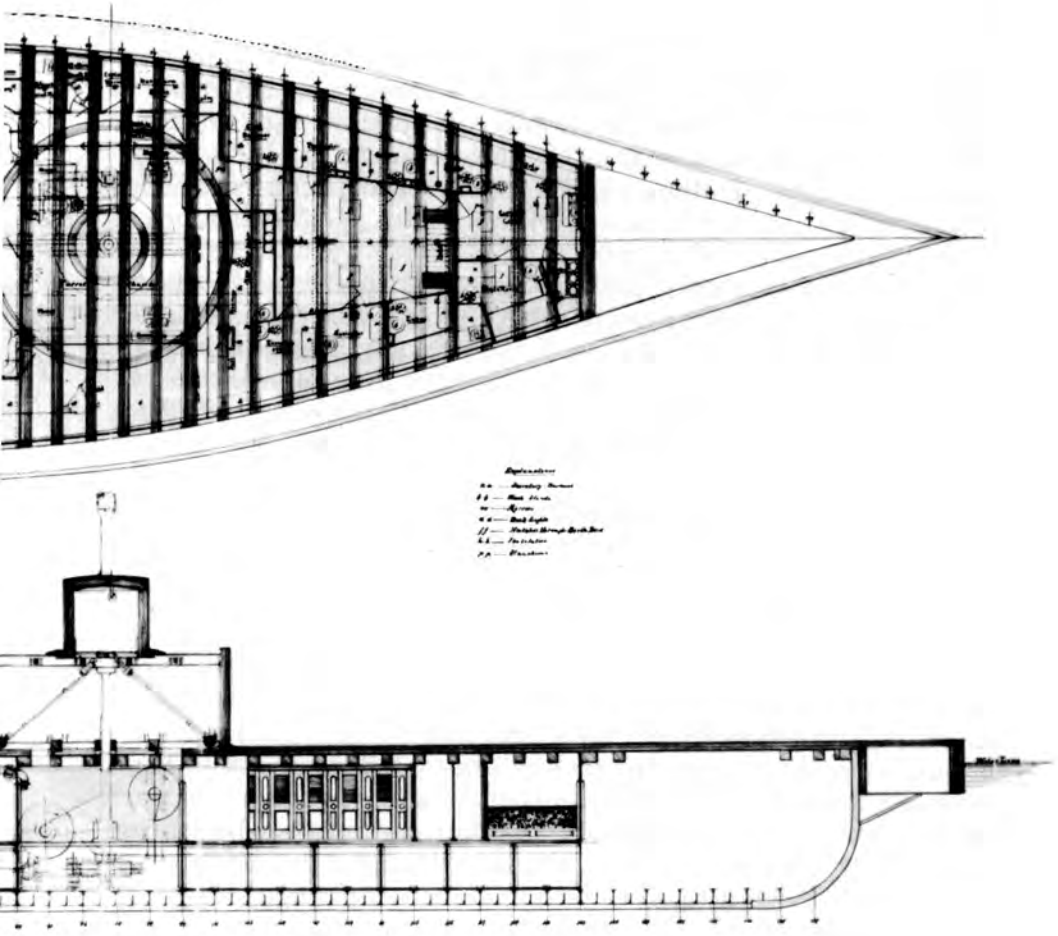
Al parecer esta adquisición no fue contemplada con buenos ojos por algunos jefes de marina, quienes la consideraron inapropiada. "Los informes de los comandantes Juan G. More, Camilo Carrillo y Julio Tellería indican serios defectos en los dos monitores, y anticipan los graves problemas que se presentarían cuando navegasen. Los encontraban poco marineros, quejándose de que la construcción mixta, esto es, una estructura de hierro con baos de madera, los debilitaba. Carrillo anota que se balanceaban en 'forma desagradable', lo que estima claro indicio de su mala estabilidad. Varios cambios de jefes de la misión naval peruana parecen indicar que mostraron inconformidad con la adquisición"[95].

Aunque no se le puede otorgar el valor oficial que tienen otros datos que hemos utilizado para registrar las características de los monitores *Oneota* y *Catawba*, es interesante consignar la descripción que del *Atahualpa* y *Manco Cápac* hizo el alférez de fragata Juan Salaverry, que resulta la primera escrita por un peruano que, además, cooperó en el viaje de estos buques de Punta Arenas al Callao, después que en Nueva Orleans habían sufrido algunas modificaciones.

Dice Salaverry, como parte (gramaticalmente corregida) del ANEXO B que incluimos: "Miden 1,034 toneladas, tienen de eslora 224 pies, 48 de manga, 7 pulgadas de puntal en la obra muerta,

cuando tienen toda su carga, y 12 cuando no la tienen; calan 13 pies. El casco, que está dividido en secciones a prueba de agua tiene las siguientes particularidades: una proa volada, de 8 pies de largo, perfectamente blindada que constituye su ariete. Los costados de la obra muerta y hasta 4 pies bajo la línea de agua, tienen dos pies volados fuera del casco, y la popa tiene 20 pies de vuelo para dejar juego a la hélice. La parte volada del buque es blindada y se halla, como he dicho antes, 4 pies bajo el agua, teniendo las planchas 5 pulgadas de espesor en toda la extensión del buque. La pala del timón tiene la forma de un elipsoide y el eje lo atraviesa de modo que para afuera deja las dos terceras partes, y una tercera para adentro produciendo esta disposición un doble efecto en el gobierno... La cubierta está distribuída así: a 5 pies de la proa una cadena fija por un extremo, teniendo al otro lado una mordaza para asegurarla y esta cadena es la que asegura el calabrote de remolque. Dos tapas de fierro, para que en caso de combate si el buque permanece fondeado, proteger la cadena del ancla y un pescante para suspenderla y terciarla. Una escotilla para la sección del cabrestante y otro para la cámaras, ambas con cuarteles de bronce con lunas para el mar, de fierro, sin lunas para combate, y brazolas de fierro para las puertas. A 40 pies de la proa, un torreón de 2 brazas de alto, con una cenefa de fierro dispuesta de modo de protegerla de los golpes de mar, y arreglada en forma que por unos tubos adaptados a ella, se apaga en parte el sonido de cualquier choque en la parte exterior... Una chimenea blindada, con una base de 6 pies. Dos escotillas de las cuales una es para el sollado y la otra para la máquina. Una fosa con tapa, para proteger la hélice en un combate, y a popa de ella una caña de repuesto para el timón. Dos palos de pailebot. Un puente corrido, desde la torre al palo mayor, formado de enjaretados y sostenido por puntales de hierro. Sobre la cubierta superior de la torre descansa un pequeño torreón que es el puesto de comando en combate, y en el cual hay un dispositivo para gobernar en tal caso, que tiene ranuras en todas direcciones. Sobre esa casamata hay una casucha de madera, donde está la rueda con la que se gobierna en la mar.— En cuanto a la segunda cubierta, a proa hay un departamento para el cabrestante, las cámaras del comandante y oficiales, que son bastante cómodas y elegantes para un buque, y hay un departamento para maquinistas, otro bajo la torre donde está la máquina que la mueve, un sollado con camarotes para oficiales de mar y que queda al centro del


SHEET N°
Plan of Berth
TIPPECANOE
SHEET N° 35
Cross Section
TIPPECANOE CLASS



Plano de la cubierta de camarote del USS *Tippecanoe* que perteneció a la misma clase del *Catawba* (*Atahualpa*) y el *Oneota* (*Manco Cápac*). (*National Archives of the United States, Records Group 19*).

buque. En popa van las 4 calderas, que soportan 26 libras de vapor, tienen 12 fuegos y consumen 12 toneladas de carbón por día, si el buque va con remolque, y 26 si va por sí mismo; van también la máquina, de 300 caballos, que hace de 28 a 34 revoluciones por minuto, y la hélice de fierro fundido y de cuatro aspas. En la sección central, a estribor se encuentra la santabárbara y, bajo la segunda cubierta, a proa, los pañoles de víveres para dos meses y, al centro, las carboneras que cargan combustible para seis días, o sea 136 toneladas inglesas... Los buques pueden andar 4 a 5 millas por hora en mar llana y en calma. En caso de combate están capacitados a hundirse hasta dejar solo dos pulgadas sobre el agua. Tienen sobre cubierta lumbreras para luz y mangueras para viento. Poseen 13 máquinas que funcionan con vapor: 1 que da movimiento al buque, 1 para la torre, 1 para levar, 1 condensador que da 36 galones por hora, 2 ventiladores que estando donde está la máquina de la torre reciben el aire por los agujeros que hay en ella y por medio de tubo lo mandan a todo el buque; y, por fin, 4 bombas para achicar, pudiendo la central extraer 2,000 galones por minuto".

Si se compara esta descripción de Salaverry con la descripción general de los buques de la clase a la que habían pertenecido en los Estados Unidos los que ya eran nuestros monitores, se advierten diferencias. Estas se deben a las modificaciones estructurales a que se les había sometido en Nueva Orleans. A fin de que pudieran hacer el viaje de ese puerto al Callao se les había puesto dos mástiles, arbolándolos como pailebotes. Además, se les agregó una instalación fija y una cadena para facilitar el remolque que se les iba a dar en ese largo y peligroso viaje. También era una adición el puente corrido entre la torre y el palo mayor. Tales aditamentos ocasionaron cambios en las características de los buques. Según se advierte en Webber, no se sometió, antes de la compra, al *Oneota* y *Catawba* a pruebas de velocidad pues no se les iba a incorporar al servicio oficial norteamericano. Pero el *Manhattan,* el *Sangus* y el *Tecumseh,* que pertenecían a su clase, dieron 8 nudos como velocidad de crucero (*service speed*), y el *Mahopee* desarrolló 6.3 nudos, con sólo 5/8 de su potencia, lo que parecería indicar que el aumento de peso les redujo la velocidad al *Atahualpa* y *Manco Cápac.* Como eran pesos altos los añadidos, por lo demás, debieron afectar la estabilidad produciendo el "desagradable balanceo" que señalaron More, Carrillo y Tellería. En cuanto a los defectos que se atribuyó a nuestros

fuertes en el cielo y horizonte. El 3 alas 4 de la mañana princi-
pió á refrescar rondando al N, y á bajar el barómetro y temien-
do un temporal, dilos q. son tan frecuentes en estas latitudes,
tomamos rizos á nuestras cuchillas y nos preparamos enfin
para recibirlo. Alas 8h. el viento era ya muy duro y el barómetro
había bajado bastante; y alas 9. teníamos ya todo un temporal
en regla con viento duricimo y mar muy gruesa y aguantando
ala capa con la cuchilla mayor. El monitor entre tanto siem-
pre á remolque se defendía perfectamente, para lo q. es, todo el
estaba entre del agua, embarcando la continuamente por encima
dela torre y dando bandazos y cabezadas q. nos hacían temer fal-
tase el remolque apesar de ser de 15 de mena habiendo veces que
tenía sobre su cubierta de 8 á 10 pies de agua, la torre pare-
ia una nea a cuyos lados rompiesen las olas y en cada vez
q. levantaba su proa, la veíamos toda la parte volada q. constituye
ye el ariete. Como ala 1h. un golpe de mar le arrancó delos fuscon-
tes un bote pequeño haciendolo pedazos inmediatamente. En fin
para poderse formar idea cabal es necesario haberlo visto; y si
su constructor hubiera estado presente, se habría admirado al
ver como se portaba en la mar y bajo un fuerte temporal, el mo-
nitor q. él había construido para un rio. Todo iba hasta aquí per-
fectamente apesar del viento y dela mar; pues alas 12 dela noche se
avisó dela máquina q. el buque (Chalaco) estaba con mucha agua y
q. no se sabía de donde procedía y q. no era posible achicarla to-
da por ser el buque muy despacio. Inmediatamente se procedió á
achicar las bombas mandandose al Calafate y Carpintero á recono-
cer las bodegas, los q. regresaron diciendo q. el agua del les daba al pecho y
q. las válvulas delas bombas estaban obstruidas por el carbon, que
había suelto en las bodegas del Carbon. Permanecimos pues toda

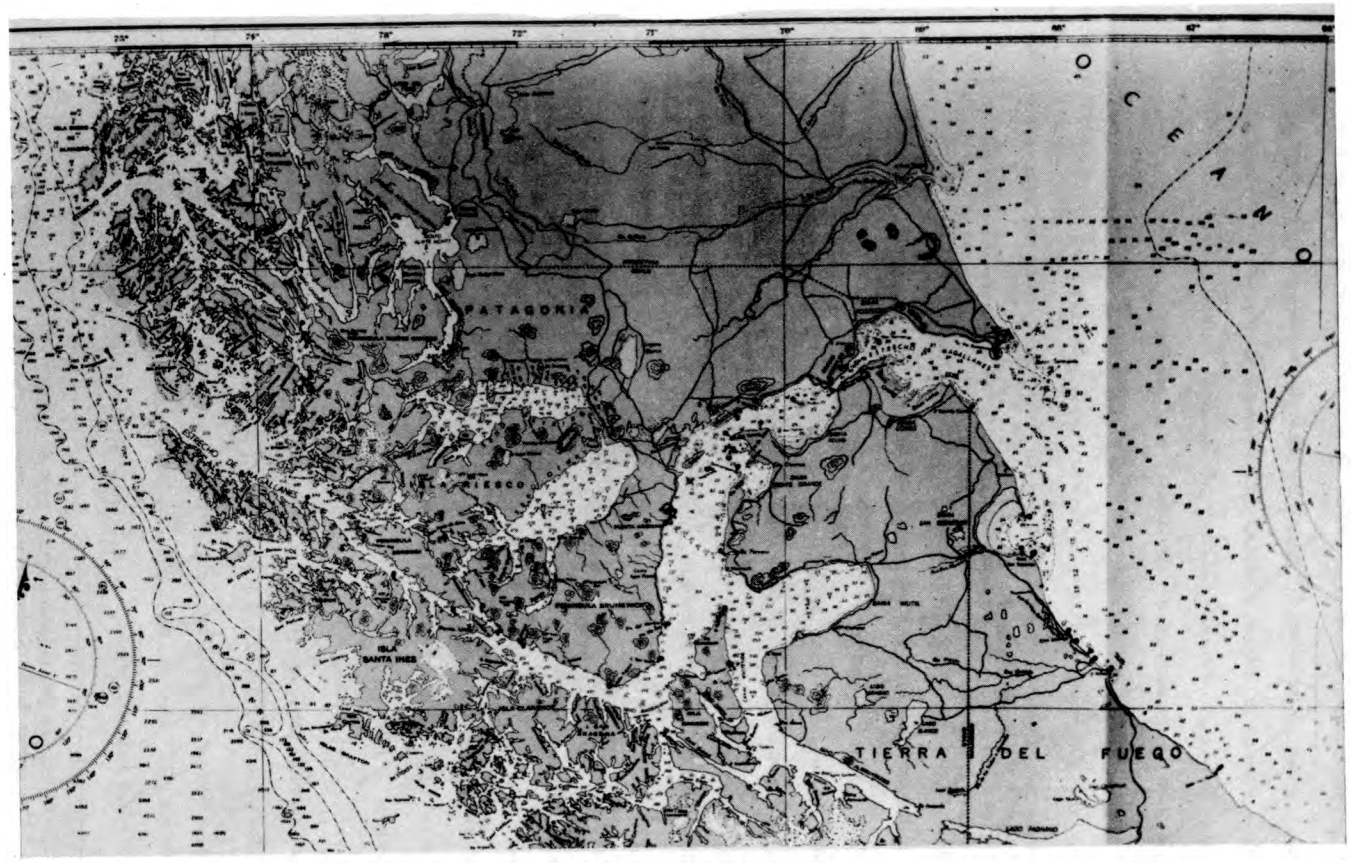
un mucho adelantamos dos pasos hacia mas q. impedir q. subiese el nivel del agua y sin poder adelantar gran cosa con la máquina. por no poder andar con velocidad temiendo faltase el remolque y quedase abandonado el monitor. El dia 4 amaneció por fin y al viento amaynaba poco á poco; pero la mar era siempre muy gruesa, el agua estaba lo mismo y se notó q. quedaba ya poco carbon. No comunicamos nada de esto al monitor por no alarmarlos. Principiamos entonces á gobernar al NE llevando por la proa la mar que permanecia crespa cuando á las 10 h. 30' faltó el calabrote remolque como á 30 brazas de la popa del "Chalaco" y sin que antes se hubiera notado (á pesar de la vigilancia) indicios de estar cerca. Cuando en el monitor notaron la falta del remolque, largaron el chicote q. les quedaba, pues como iban abante era muy factible que se enredase en la hélice. Inmediatamente cobramos el pedazo de calabrote, virumos y nos colocamos al costado del monitor para convoyarlo y prestarle auxilio en caso necesario y pasarle, si le era posible un calabrote de 12 pulgadas de menaje que teniamos á bordo; pero nos contestó q. le era de todo punto imposible, recibido, principiando á gobernar al E en demanda de la isla de "Hermanblin" q. era la tierra mas próxima; pero como el monitor anduviese con lentitud, determinó nuestro Comandante hacer el último esfuerzo para pasarle el remolque; y para el efecto nos acercamos á su proa dando atrás. Es de advertir q. nuestro Comandante estaba á popa por ser este el punto de donde veia al monitor y por estar al lado de la rueda del timon. Estando ya bastante cerca y viniendo abante el monitor, el Comandante mandó (estabamos ya parados) dar abante, despacio pero por equivocacion, la máquina, principió á dar atrás, lo cual visto por el Comandante mandó parar, y dar abante á toda fuerza; pero mientras esto se ve-

rificaba, el monitor q. venia abante á toda fuerza, de nos vino encima; pero felizmente obedeció al gobierno perfectamente y pasó su proa á una braza de nuestra popa y quizá nos hubiera tomado en el costado si en ese momento se hubiera principiado á moverse el "Chalaco" y huido la popa hacia la costa. El abatimiento fué providencial; pues el mas ligero golpe nos habria echado á pique sin remedio y entonces mas de la mitad de la tripulacion habria perecido; pues á mas de no tener remos listos la mitad de los botes, cuantos hubieran perecido al atracar al monitor, a cuyos costados los botes tendrian q. hacerse pedazos y cuantos de los q. lograsen subir á su cubierta, habrian sido arrastrados por las olas que barrian lo q. encontraban en ella. En fin esto habria sido horroroso. Advertiré á U. q. la máquina del "Chalaco" tiene un inconveniente q. es: q. tarda como 30" segundos en parar y en dar abante ó atrás; pues las valvulas q. conducen el vapor á los cilindros no se abren sino después q. una máquina auxiliar (donde) recorre un tornillo operacion q. tarda de 20 á 30 segundos; asi es que como ibamos atrás, se demoró medio minuto en parar, y otro medio en dar abante; tiempo suficiente para q. el monitor q. estaba cerca, con la mar en popa y á toda fuerza se nos viniese encima.

Viendo q. nos esponiamos quizá inutilmente pues en el monitor no habrian podido tomar el remolque, se determinó q. convoyasemos al monitor en cual seguia navegando sobre "Huamblin" cuya costa se avistó á las 2h 30' pm. Después de navegar barlaventeando la parte occidental de la isla y pasar la q. tuvimos á 5 millas á las 4h 30', franqueamos la punta N y gobernando al SE nos dirigimos á la parte oriental por haber allí un surgidero donde se dispuso pasar la noche y en el cual fondeamos á las 5h pm. Nuestras

---

Párrafos del relato escrito por el alférez de fragata Juan Salaverry sobre el cruce del estrecho de Magallanes por los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*.



El estrecho de Magallanes según la carta 56 (1955-1960) del Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile, corregida al 15 de diciembre de 1972. Escala 1:1,000,000, sondas y alturas en metros.

monitores porque habiendo sido fluviales se les llevó al mar, se trata de una afirmación sin base. Quien examina el ensayo de Webber puede advertir que fueron monitores *de río* los de las clases *Neosho, Ozark, Marietta* y *Milwaukee*. Pero que los de la *Clase Canonicus* formaron la octava de los "*coastal monitors*" (monitores *de costa*), a la que siguieron dos más: "*Casco class*" y "*Kalamazoo Class*".

4. EL *MONADNOCK* EN EL CALLAO

La compra de los monitores norteamericanos, contra la cual se manifestaron varios jefes de marina, puede encontrar una posible explicación en la costumbre que las más altas autoridades nacionales, ya fueran mariscales, coroneles o civiles, habían adoptado para comprar buques de guerra: elegir para el Perú las unidades extranjeras de combate que veían, de paso en el Callao, si les resultaban satisfactorias las impresiones que recibían al hacerles breves visitas. Tal pudo haber sido el caso con el *Monadnock*.

La espectacular demostración que los monitores norteamericanos hicieron durante la Guerra de Secesión de los Estados Unidos, llevó al país a desarrollar este tipo de buques que en 1864 llegó a 3,400 toneladas y cuatro cañones en dos torres, en los de la Clase *Miantonomoh*. Fue uno de estos, el *Monadnock*, el que se incorporó en la escuadrilla que, a cargo del comodoro John Rodgers, quien izó su insignia en el *Vanderbilt*, salió el 3 de noviembre de 1865 de Virginia, con el *Tuscarosa* y el *Powhatan*, para realizar un viaje de demostración hasta San Francisco, mientras el *Miantonomoh* hacía lo mismo en Europa. El desempeño de tal misión trajo la flotilla de Rodgers al Perú dándole la oportunidad de presenciar en el Callao el combate del 2 de mayo de 1866, lo que causó como consecuencia que el *Monadnock* fuera el primer monitor norteamericano que atravesó el Magallanes y que recorrió 15,385 millas, hasta San Francisco, demostrando el error de quienes opinaban que los monitores sólo eran útiles en aguas costeras pues no tenían condiciones marineras para operar fuera de ellas. Cuando el Perú repitió la partida con el *Manco Cápac* y *Atahualpa*, no tuvo en cuenta que el *Monadnock* desplazaba 3,400 toneladas y podía desarrollar doce nudos de velocidad[96], es decir, era tres veces más grande que nuestros monitores, y el poder de sus máquinas era tres veces mayor que las de nuestros

buques. Sin embargo pudo haber otra razón que impulsara a la compra de los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac* y se nos ocurre que quizás hubo un nuevo brote del sentido estratégico defensivo que se notó en la exposición al Congreso, que apareció en la *Memoria de Guerra y Marina* de 1864, que en páginas anteriores hemos citado. El ataque español de 1866 había mostrado, por contraste, qué vulnerable podía resultar el Callao al ser atacado con cañones de grueso calibre si estos contaban con buenos apuntadores y si usaban granadas. Los dos monitores recién comprados, con sus cuatro piezas de 15", por entonces formidables y bien probadas en la Guerra Civil, en la cual los Dahlgren habían ganado sólido prestigio, podían constituir dos excelentes fortalezas costeras flotantes.

La compra de los monitores se singularizó por varias causas entre las cuales no fue de poca importancia que las negociaciones que para sacar los buques de Nueva Orleans siguieron a su adquisición, duraron casi año y medio. Primero resultó muy difícil que el gobierno de los Estados Unidos retirara las restricciones que ponía a la salida de los buques[97]. Luego hubo que demostrar que el vapor *Reyes* (comprado allí, con el nombre de *Havana,* para que diera remolque a un monitor) no era "filibustero", según se le acusaba[98]. Fue menester, una vez más, dar a saber que los monitores no estaban destinados a atacar posesiones españolas, como nuestros contrincantes trataban de hacer creer. En el Perú, por otra parte, durante 1869 hubo ataques periodísticos al procedimiento que se había seguido en la compra, así como a quienes se achacaba la misma. *El Comercio* dio a conocer un artículo del contrato, que acordaba que la materia del mismo "se guardaría en el más profundo secreto". En otro número el diario dio cabida a una denuncia, firmada con el seudónimo "Petronio", en que se afirmaba que Antonio García y García y su hermano Aurelio habían estado interesados en la negociación, lo cual fue negado, al parecer, por el marino don Aurelio en una carta firmada con las iniciales "A.G.G."[99].

Por fin zarpó el convoy el 12 de enero de 1869, y de Nueva Orleans se dirigieron a Pensacola, a una velocidad de tortuga. Aquí se les unió el *Marañón* (otro buque remolcador) que se había quedado en Nueva Orleans terminando sus reparaciones, y a causa de dificultades en las maquinarias, tuvieron que permanecer allí durante treinta días[100]. Cuando al fin salieron hacia Cayo Hueso, los acompañaron los rumores de que los monitores se dirigían

hacia el litoral N.E. de Cuba, para ayudar a los isleños que estaban en rebelión contra España. Estos comentarios los siguieron durante el viaje, a tal punto que en la prensa neoyorquina aparecían artículos al respecto[101]. No fue esto todo: la fragata blindada *Tetuán,* acompañada de la *Fernando el Católico,* fueron enviadas de Cuba a vigilar el comportamiento de los monitores[102].

El viaje hacia Samaná fue una frustración. El mar levantó olas de 10 a 12 pies que rompían sobre la cubierta de los monitores en una forma tal que fue preciso largar los remolques, rompiéndose la unidad del convoy, el 8 de marzo. Al día siguiente cuando mejoró el tiempo, el *Reyes* maniobró para tomar el calabrote de remolque por la popa del *Manco Cápac,* pero una ola hizo retroceder al monitor en forma tal que le metió el vuelo popero de su coraza, provocando su hundimiento en quince minutos, con los víveres, el carbón y el dinero para los gastos de viaje del convoy. Esto, cuando la costa estaba a 80 millas y el monitor sólo tenía combustible y provisiones para dos días. Precisado a tomar puerto de inmediato, tuvo que hacerlo en el lugar que políticamente resultaba el más inadecuado: Naranjo, en la zona que dominaban los rebeldes cubanos. Estos lo ayudaron con víveres y agua y le permitieron cortar leña para que la usara como combustible. Zarpó de allí más que de prisa y pudo llegar a la isla Ragged, de donde salieron dos oficiales a Nassau, quienes debieron enterarse que el *Atahualpa,* después de breve permanencia en Gran Inagua (para tomar carbón que hubo que pagar haciendo una colecta del dinero de los oficiales), se había dirigido a Samaná[103]. En Saint Thomas, en las islas Vírgenes, por fin se reunieron los monitores para hacer una larga espera hasta la llegada del *Pachitea* que se envió del Callao para reemplazar al naufragado *Reyes,* cuyo hundimiento se explicó al público, en forma detallada y a través de *El Comercio,* mediante la publicación del parte oficial del comandante Sánchez Calderón, documento que sirvió para su descargo en el juicio naval en que se le declaró libre de culpa[104].

Los meses sucesivos fueron un lento arrastrarse del *Atahualpa, Manco Cápac, Marañón* y *Pachitea,* a causa del limitado radio de autonomía de los monitores, por las Indias Occidentales (Vírgenes, Barbados), las Guayanas (Domarara, islas Salut), así como las costas brasileñas del N.E. y del Oriente (Maranhão, Ceará, Pernambuco, Bahía, Abrolhos) llegando al puerto de Río de Janeiro el 15 de setiembre de 1869, para varar en Taipú, de donde

salió gracias a la cooperación local y a la que le dieron el capitán de navío Manuel Ferreyros y los elementos con que este había llegado, procedente del Callao, para ayudar al convoy. La escuadrilla zarpó el 12 de diciembre (presentándose el interesante detalle que en Río Janeiro se embarcó en el *Manco Cápac* un grupo de paraguayos, veteranos de la heroica defensa de Paisandú, que se presentaron en ese buque en calidad de voluntarios)[105], y el 29 de enero nuestro grupo de tarea llegó a la entrada de Magallanes[106]. (Dejamos el relato del resto del viaje al alférez de fragata Juan Salaverry, quien formaba parte de la dotación del *Chalaco,* uno de los buques que fueron a esperar a los monitores. Poseemos el manuscrito original gracias a la amistad que nos unía con la señorita Carmela Salaverry, ya fallecida, hija del capitán de navío Juan Salaverry Alayza, quien fue hermano del famoso general Felipe Santiago Salaverry. La narración del alférez Salaverry —bastante corregida, a tal punto que podría decirse que *editada*— apareció el 5 de abril de 1870 en *El Comercio*[107]. Hemos preferido atenernos al manuscrito original debido a dos razones. La primera es que en la versión del diario se han suprimido unas cinco páginas finales y se añadió el último párrafo, que no figura en el original y que resulta ridículamente patriotero. La segunda es que las faltas de ortografía y otras de carácter formal, el desconocimiento de los toponímicos de Magallanes y ciertos errores que en su narración comete ese joven —quien por entonces no tendría más de diecinueve años de edad— no tienen importancia, mientras que sí resulta interesante, desde el punto de vista histórico, calar algo en la calidad humana de este flamante oficial que, por otra parte, pertenecía a una familia que durante cuatro generaciones ha dado valiosos elementos a nuestra institución).

Quede el lector advertido que no se mencionan aquí las adquisiciones de los buques para el Amazonas (*Tirado, Huallaga, Morona, Pastaza, Napo* y *Putumayo*) ni de los buques para el Titicaca (*Yavarí* y *Yapurá*) porque de ello nos ocupamos en los capítulos que tratan de la acción de la Marina en esas dos áreas geográficas.

ANEXO AL CAPITULO

La travesía de los monitores Atahualpa *y* Manco Cápac *por el estrecho de Magallanes, según un relato (manuscrito) del alférez de fragata Juan Salaverry*

La siguiente es una transcripción mecanografiada del original manuscrito que puede tomarse como el borrador del artículo que, en forma de carta, se publicó en *El Comercio* del 22 de abril de 1870 (artículo que ha de considerarse como *editado* por alguien, pues no figuran las faltas de ortografía del original, y el estilo es mejor).

Sobre la copia que aquí aparece deben tenerse en cuenta los siguientes puntos:
a) se ha mantenido la ortografía original; b) se han colocado al margen ciertas palabras que en la carta publicada en *El Comercio* aparecen en forma diferente a la que tienen en el manuscrito; c) mediante diccionarios y atlas se ha tratado de identificar los nombres geográficos, colocando al margen los que se consideran correctos, escribiéndolos con letra de imprenta.

La nomenclatura que aquí se utiliza es la inglesa que el alférez Salaverry emplea probablemente porque muchos buques utilizaron carta de navegación del Almirantazgo Británico y, según dice Melo[108], una traducción que el comandante Aguirre hizo del derrotero del estrecho, escrito por el *captain* R.C. Maine. En varios casos traducimos o hacemos referencia, en cuanto a los nombres, a las cartas reproducidas en conjunto, recientemente, en Chile[109].

La detallada relación de Salaverry parece confirmar que la travesía de Magallanes se hizo por los canales Smyth, Sarmiento, Inocentes, Concepción, Wide y Messier, como lo expresa Melo[110]. Este último autor ofrece una síntesis que aclara la relación de Salaverry, quien varias veces se pierde en detalles y no da, en cambio, trazos seguros y grandes.

Los números que aparecen sobre o cerca de ciertos toponímicos son referencias a los de cartas y planos que figuran en el *Atlas*... que en líneas anteriores se menciona.

> "Nos hallamos en este puerto [Coronel, Concepción, Chile], desde tal fecha [5 de abril de 1870] después de un viage feliz, aunque lleno de peligros y contrariedades. Haré una receña de él: Llegaron los monitores a la Colonia [Punta Arenas] el día 30 de Enero [de 1870]. Inmediatamente se procedió á tomar carbón en el "Atahualpa" al que nosotros debíamos remolcar. Antes diré á U. que en atención á ser muy pequeños los puertos de "Magallanes" y de los canales y creyendose q. no cabiamos en ellos los 6 buques, tanto como para hacer la marcha mas pronto, se determinó q. primero saliesemos nosotros con el "Atahuallpa",

después el "Pachitea" con el "Manco Capac" y después los otros dos buques. En la colonia se descubrió hace poco una mina de carbón de piedra, y apesar de ser bastante malo se tomó deel para todos los buques. El 5 de Febrero tuvimos que lamentar la muerte de un jóven oficial del "Atahuallpa" la q. ocurrió del modo siguiente: Soplaba el citado dia muy fresco del NO y venian á ratos rachas duricimas. Una embarcación de la "Unión" iba del "Pachitea" para la corbeta, navegando a la vela y llevando al Alferez D. Ricardo Vargas, al guardia marina N. Balta hijo del actual ministro de la Guerra [elegido presidente del Perú en julio de 1868] y cuatro marineros. Parece q. el guardia marina q. gobernaba se distrajo en el gobierno y soplando una racha muy dura tomó el bote por la lúa. Al voltearse la embarcación, los marineros colocaron a los oficiales sobre la quilla del bote y pidieron auxilio; pero mientras en el "Pachitea" se embarcaba el bote, no sé como volvieron á caer al agua los oficiales. Uno de los marineros se arrojó, tomó á Balta medio ahogado y lo salvó buscó entonces á Vargas pero no lo encontro: se supone que se iria afondo; pues a mas de no saber nadar, tenia puesto un saco muy grueso y una gran bufanda. Llegó entonces el bote del "Pachitea" recogió a los naufragos y los condujo abordo llegando Balta medio muerto, pero salvo milagrosamente. Por mas q. varios botes buscaron el cadaver del desgraciado Vargas, no fue posible encontrarlo. El dia 7 estando el "Atahuallpa" listo, para marchar, salimos dela colonia alas 6 dela mañana tomamos el remolque y principiamos á navegar en el estrecho hacia el cabo "Froward" (1114) al que teniamos ala cuadra á las 2 (pm) gobernando despues hacia el fondeadero de "Port Gallant" (1118) en el q. fondeamos alas 7 sin ninguna novedad y haciendo de 7 á 8 millas por hora con viento por la proa y mar llana. Creimos zarpar al día siguiente; pero el comandante del monitor se enfermó, y el dia estuvo pécimo: Soplo muy recio del NO. y todo completamente serrado por la neblina. Por todas estas circunstancias se creyó prudente permanecer en el puerto hazta el 9 que zarpamos con el monitor á remolque, alas 5 h. 30' (am) y principiamos a navegar por "Inglis Reach" (Paso Inglés 1114) barajando la isla de "Carlos III" (1109, 1114) con tiempo chubascoso y neblina. Alas 9 estuvimos en la parte mas angosta y difícil del estrecho (1114 (¿Paso Tortuoso?)) la q. salvamos sin novedad apesar dela neblina. Continuamos sin novedad (por Paso Largo) hazta la 1 h (pm) q. estabamos frente á "Playa Parda" (1114, 1106) a cuyo puerto entramos pues la neblina era muy espesa y el viento refrescaba cada vez mas. En el

tráncito tuvimos q. parar por haber faltado los guardines del timón al monitor; pero se remedió pronto este incidente y fondeamos sin mas novedad, caminando de 7 á 8 ms.— Al dia siguiente [10 de febrero] alas 6 h. 30' (am) zarpamos: con el monitor á remolque, tiempo chubascoso, viento fresco por la proa y mar llana, barajando las islas y puntas de
(Paso Largo) "Long Reach", y teniendo a las 12 ala cuadra el puerto
Tamar "Famar". Salvamos poco después las rocas "Diamante" y
1105 "Astrea"[1105] y gobernamos sobre el Cabo "Felipe"[Phillip 1105] q. está ala
Smyth entrada del canal de "Smith"[1105] al q. tubimos ala cuadra alas 2 navegando ya en dicho canal. Salvamos sin dificultad varias islas y rocas hazta las 4 h. 30 que salvando la punta SE dela isla "Renouard"[1104] debiamos franquear la NO de la
"Shoval" de "Shoal"[1105] y distando entre ellas menos de media milla. Este es uno de los pasos (Paso Shol) mas difíciles por las curvas que se tiene q. describir y por la estrechez del lugar. Ibamos a salvar el paso, cuando por un equiboco en el pito de señal el monitor largó el remolque y franqueando unas rocas se dirigió al fondeadero de "Goods Bey"[1102] (?) siguiéndolo nosotros poco tiempo después. Este es un mal fondeadero, pero no ocurrió ninguna novedad apesar de soplar duro en la noche. Al amanecer nos pusimos en movimiento seguidos por el monitor hazta salvar dicho paso difícil
"Retreat" tomando el remolque alas 8 frente ala bahia "Retrit"[1102]. Hay q. conciderar, á mas de la estrechez, las curbas q. tenemos que hacer, las cuales son muy rápidas, operacion bastante difícil yendo á remolque con buques largos; pues á los 275 pies q. el "Chalaco" tiene de eslora, hay q. agregar 600 del calabrote y 224 del monitor; asi es q. puede decirse q. formábamos un cuerpo de 1,100 pies de largo. Seguimos navegando con tiempo chubascoso, viento recio del NO y neblina. Salvamos sin dificultad las islas y rocas del archipiélago "Oter"[1104, 1105] las q. dejamos á babor y la estremidad NO de
(Isla Larga) "Long Island"[1104] q. quedo á estribor siendo esta tambien una curba bastante rápida y difícil, navegando despues entre
Rennell la isla "Rener"[Rennell 1107] y la peninsula de "Zach"[1007]. Ala 1 h. entramos en el paso "Victoria" q. separa la extremidad NO de "Zach" dela SE del isla de "Hunter"[1007]. Salvamos el arrecife "Brinkley"[1007] pasando por un lugar muy angosto y q. apenas tendria 100 brazas de ancho, entrando poco después en el
"Hanriet" canal "Sarmiento"[1001] entre las islas "Carrington" y "Piazi" hazta q. alas 4 h. 40' (pm) teniendo ala cuadra el cabo "Gracias"[1001] entramos en un puerto ultimamente descu-

bierto y q. aun no tiene mombre. [Probablemente la caleta
1002
Ocasión] Durante todo el viage sopló recio del NE, hubo neblina, mar llana y repetidos chubascos de agua y granizo. Al día siguiente salimos con mal tiempo; pero subitamente principió abajar el barómetro con rapidez, se cubrió detal modo q. no se veia á l cumplido, y soplaronráchas huracanadas. Por estos motivos y por ser algo difícil lo q. ibamos á navegar, se determinó q. regresaramos al puerto habiendo avanzado en una hora solo tres millas, tal era la fuerza del viento q. teniamos por la proa. Quizá no falte quienes tachen esta medida; pero toda precaucion y prudencia son poco en estas latitudes siempre tempestuosas, en estos canales tan poco trancitados y explorados y con los buques con q. nosotros hemos navegado. En este puerto permanecimos fondeados hazta el día 16 [febrero] siendonos impocible salir pues siempre estubo el canal cubierto, y el tiempo fué pécimo. Fué tal la fuerza del viento q. tuvimos de fondear con dos anclas cada una con 35 brazas de cadena en solo 13 de fondo y tender espias á tierra: perdiendo el monitor una de sus anclas y teniendo nosotros q. darle dos anclotes para q. amadrinándolos pudiese estar seguro. Por fin el 16 apesar de ser todavia el tiempo malicimo se determinó salir apesar de tener cabrestante á vapor, nos costó levar un trabajo inmenzo; pero alas 10 h. (am) zarpamos. Entre tanto el monitor q. sehabía delantado mientras nosotros saliamos era aconchado (apesar de funcionar su máquina) contra tierra por un chubasco q. traía ráfagas huracanadas; y viendolo comprometido, nos adelantamos para darle remolque; pero para esto, se tubo q. parar las máquinas y la fuerza del viento nos aconchaba á ambos contra tierra. Pasamos el remolque; pero nos encontramos sin poder salir; pues teniamos: tierra por la proa y la amura y al monitor por la popa y seriamente comprometidos; pero el Comandante (del "Chalaco") mandó al monitor largar el remolque y dar atrás lo que se verificó inmediatamente habiendose pasado con gran trabajo ala costa de barlobento. Tubimos pues q. cobrar el calabrote y volverlo á pasar pero ya habia calmado un poco el viento y todo se hizo sin accidente y seguimos navegando con neblina espesa, viento muy recio por la proa y continua lluvia hazta las 4 h. 30' que llegamos ala boca de un pequeño y magnífico puerto en la isla de
1001
"Owen" donde fondeamos*. En este puerto, que es recientemente descubierto, encontramos carteles delos buques ingleses: "Rengdon", "Malaca" y "Nassau" y en él, así como en todos los otros, hemos dejado los nuestros especifican

11 febrero

"Reeindob"
"Nassau"

* Significaba que tomaron el Paso Childero. F.R.

do los nombres y nacionalidad delos buques y la fecha en q. estuvimos. El indicado puerto es muy pintoresco y seguro aunque su entrada es bastante estrecha; pues ha habido lugares que alo mas distaban las rocas, 1 braza de nosotros por cada lado. En el puerto permanecimos hazta el 20 [febrero] porque hubo q. dar 120 toneladas de carbon al monitor. Estando fondeados, pasaron el "Pachitea" y el "Manco Capac" los cuales habian sufrido mucho con los malos tiempos, teniendo q. aguantarse las noches en el medio del canal por no alcanzar los puertos y siéndoles imposibles navegar de noche. El dia 20 alas 8 h. salimos del puerto con el monitor á remolque navegando siempre por el canal de "Sarmiento" con tiempo chubascoso y viento por la proa.— Alas 12 h. 30' estabamos ala cuadra de "Puerto Bueno"[1002] donde estaban el "Pachitea" y "Manco Capac" y entramos en dicho puerto por no ser pocible llegar á otro de dia. Al siguiente dia alas 7 h. salimos con el monitor: tiempo chubascoso, neblina y viento fresco del NO; después de salvar varias islas, que no especifico por no ser difuso, avistamos el cabo "Charles". Estando ya con el cabo muy serca, tuvimos q. acortar el andar pues una densa neblina nos cubrió completamente en circunstancias q. nos convenía pegarnos ala isla "Gatham" para salvar una roca q. no veía y cuya posición no está bien determinada aun. A las 10 h. aclaró un poco y entramos en el difícil paso de "Guia Narrus"[914] el q. pasamos sin inconveniente apesar de ser la neblina muy espesa, el viento muy fresco, y continuos los chubascos q. dejaban mucha agua y granizo, entrando alas 11 h. en el canal de los "Inocentes"[1000, 916]. Alas 2 h. estabamos frente ala isla de este nombre avistandose en lontananza la costa dela isla del "Duque de York"[1000]. Por fin alas 4 h. 30' estuvimos frente al puerto "Michel" donde debiamos ir á fondear, lo cual verificamos alas 8 dela noche. Este es un malicimo fondeadero lleno de bajos, muy cantiloso y nada esplorado; pero no ocurrió novedad en la noche, apesar de soplar muy recio. Es de advertir: que habia nesecidad de mandar dos botes con sonda para esplorar cada uno delos puertos en q. fondeabamos; pues no son conocidos encontrando a cada paso bajos y rocas en medio delos mejores de ellos lo cual le dará una idea de lo inesplorado que está todo esto. Al amanecer del día siguiente [21 de febrero, entramos en el canal de "Concepción"[900, 915, 914, 911] con tiempo malicimo y el barómetro en descenso y después de pasar varias islas, entramos en "Waive Chanal"[900, 914] entre la isla "Wellington" y la costa firme hazta q. las 6 h. gobernabamos al NE franqueando y dejándo á babor la isla de "Saumarez"[900] hazta que alas 8 h. fondeamos en "Cascada Bey" que es un buen fondeadero.

"Chatan" 1000, 916

914 Angostura Guía

Wide Channell

"Cascada Bay"

914 (¿Narrow Guide?)

Al día siguiente [22 de febrero] después de doblar punta "Cabeza de Toro" situada en la parte oriental del "Saumarez" navegabamos entre esta isla y la peninsula de "Exmouth" cuando súbitamente principió á decender el barómetro y á cubrirse completamente y encontrandonos frente al puerto "Glapor" entramos y fondeamos en él, siendo este un buen fondeadero. Al siguiente dia [23 de febrero], salimos temprano y navegamos en "Indian Reach" con buen tiempo y viento vonancible franqueamos el arrecife "Bight" y pegandonos ala costa dela isla "Wellington" franqueamos unas rocas y bajos q. aun no tienen nombre y q. se hallan esparcidos en el medio del canal, dejando un pequeño espacio, hasiendola un paso difícil: poco después salvábamos la roca "Awach" encontrandonos alas 12 h. frente al puerto "Eden". A la 1 h. 30' entramos en "Inglis Narrus" que es la parte mas estrecha y difícil delos canales franqueamos sin dificultad las rocas que se hallan ala entrada á 120 brazas una de otra. Alas 2 h. entramos en la parte mas difícil y teniendo que describir una curba muy rápida, para no hacer sufrir al calabrote de remolque, se le avisó que debiamos andar despacio; pero el monitor largó el remolque y encontrandonos casi sobre tierra, por la estrechez del canal, dimos toda fuerza y salvamos el paso sin dificultad aguantandonos fuera ya de las angosturas para volver á tomar el remolque. El monitor entre tanto salvó con trabajo la parte mas difícil; pero aun en la parte estrecha, la corriente lo aconchaba sobre tierra, apesar de los esfuerzos q. hacia por abanzar; porlo que viendolo comprometido abanzamos donde el estaba, viramos, y casi sobre tierra, sele pasó el remolque y saliendo de la angostura gobernamos (después de franquear varias islas) en demanda de un fondeadero q. aun no tiene nombre y aguantandonos en la boca se mando dos embarcaciones para sondar y reconocer el fondeadero verificado lo cual, entramos y fondeamos sin dificultad alas 7 h. 45 (pm). Al dia siguiente [24 de febrero] no salimos, por haberse determinado dar carbón al monitor y cortar un poco de leña pues iba escaceando el combustible. Al dia siguiente [25 de febrero] como alas 2 h. (pm) entraron en este puerto el "Pachitea" y "Manco Capac" y habiendo fondeado este último lo iba á hacer el 1° cuando se descubrió al medio del fondeadero y como á 30 brazas de la popa del "Atahuallpa" una roca con media braza de agua encima y sin sargazo alrededor como las otras. Esta roca no fué vista por los botes q. sondaron el dia anterior, por estar llena la marea y apesar de haberse pasado sobre ella; encontrandose á sus lados 14 brazas de agua; de manera y q. no nos sucedió ningun fracazo gracias ala casualidad; provando esto lo

900

Grappler
809

Paso del Indio, 900, 909

English Narrow

Angostura Inglesa 900, 909

inesplorados q. están estos lugares. En general: todo está mal determinado, pues hemos encontrado rocas e islas q. no están indicadas en los planos, y la mayor parte de lo indicado, lo está de una manera incierta. El dia q. fondeamos en este puerto, tuvimos un accidente. Habiendose mandado fondear con el ancla de estribor, y largada q. fué esta, no corrió la cadena; demanera q. quedó colgando sin llegar al fondo y nos ibamos sobre el monitor; pero se dió atrás y 13' después fondeamos conla de babor sin novedad. Como la de estribor quedaba colgando, y habia nesecidad de levarla, en lugar de llamar á un maquinista, se llamó a un fogonero para q. moviera el cabrestante á vapor: es de advertir que sin duda quedó de por la mañana algo de vapor en el tubo del cabrestante, este se condenzó y convirtió en agua q. debia estar vastante fria por la poca temperatura. El fogonero sin advertir este incidente, abrió la llave q. dela caldera conducia vapor al cabrestante; y al ponerse en contacto este con el agua q. habia dentro de él se verificó una reacción produciendo la rotura del tubo; pero felizmente no hubo desgracias q. deplorar.- Al dia siguiente [26 de febrero] alas 8 h. principiamos á navegar por el canal de "Messier"[900, 815] y después de pasar una porción de islas y bahias tuvimos ala cuadra álas 2 h. la isla de "Midle" siendo el tiempo chubascoso y el viento tan duro q. ibamos muy tumbados á estribor. Por fin después de pasar la bahia "Walerfal" y la isla "Blak", fondeamos el 26 en "Island Harb" q. es un buen fondeadero y en el cual permanecimos cortando leña hazta el 1° de Marzo q. saliendo de los canales alas 7 h. entramos en el golfo de "Penas" y teniendo alas 8 h (pm) la isla "Ayautau" ala cuadra, gobernamos sobre el cabo "Tres Montes" con buen tiempo, mar removida y viento vonancible del NO. Alas 6 h. (am) se avistó el cabo citado; encontrandonos alas 12 h. frente al cabo "Gallegos"[815] y como á 20 de la costa.- Durante el día 2 [de marzo] refrescó, gradualmente el viento, tuvimos que acortar la marcha, pues las cabezadas que daba el monitor hacian sufrir al remolque. Por la tarde grandes masas de nubes pardas en el cielo y horizonte. El 3 [de marzo] a las 4 dela mañana principió a refrescar rondando al N, y á bajar el barómetro y temiendo un temporal, de los q. son tan frecuentes en estas latitudes, tomamos rizos á nuestras cuchillas y nos preparamos enfin para recibirlo. Alas 8 h. el viento era del NE y muy duro el barómetro habia bajado bastante; y alas 9 teniamos ya todo un temporal en regla con viento duricimo y mar muy gruesa y aguantandolo ala capa con la cuchilla mayor. El monitor entre tanto (siempre á remolque) se defendia perfectamente para lo q. es; todo él estaba entro del agua, embarcandola continuamente por encima dela torre y dando bandazos y

"Middle"

"Waterfall" "Black"

cabezadas q. nos hacian temer faltase el remolque apesar de ser de 15 de mena, habiendo veces que tendria sobre su cubierta de 8 á 10 piez de agua la torre parecia una roca a cuyos lados rompiesen las olas y en cada vez q. levantaba su proa la veiamos todo la parte volada q. constituye el ariete. Como ala 1 h. un golpe de mar le arancó delos pescantes un bote pequeño haciendolo pedazos inmediatamente. En fin para poderse formar idea cabal es necesario haberlo visto; y si su constructor hubiera estado presente, se habria admirado al ver cómo se portaba en la mar y bajo un fuerte temporal el monitor q. él habia construido para un rio. Todo iba hazta aqui perfectamente apesar del viento y dela mar; pero alas 12 de la noche se avisó dela máquina q. "el buque ("Chalaco") estaba con mucha agua q. no se sabia de donde procedia, y q. no era pocible achicarla toda por ir el buque muy despacio". Inmediatamente se procedió á achicar las bombas mandandose al calafate y carpintero á reconocer las bodegas, los q. regresaron diciendo: q. el agua les daba al pecho y q. las bálbulas delas bombas estaban obstruidas por el cisco del carbón que habia quedado en las bodegas. Permanecimos pues toda la noche achicando sin poder hacer mas q. impedir q. subiese el nivel del agua y sin poder achicar gran cosa conla máquina por no poder andar con velocidad temiendo faltase el remolque y quedase abandonado el monitor. El dia 4 amaneció por fin y el viento amaynaba poco á poco, pero la mar era siempre muy gruesa, el agua estaba lo mismo y se notó q. quedaba ya poco carbon no comunicando nada de esto al monitor por no alarmarlos. Principiamos entonces á gobernar al NE llevando por la proa la mar que permanecia crespa cuando alas 10 h. 30' faltó el calabrote de remolque como á 30 brazas de la popa del "Chalaco" y sin que antes se hubiera notado (apesar de la vigilancia) indicios de este accidente. Cuando en el monitor notaron la falta del remolque, largaron el chicote q. les quedaba, pues como iban abante era muy factible que se enrredase en la hélice. Inmediatamente cobramos el pedazo de calabrote, viramos y nos colocamos al costado del monitor para comboyarlo, prestarle auxilio en caso necesario y pasarle, si le era pocible, un calabrote de 12 pulgadas de mena que teniamos abordo; pero nos contesto q. le era de todo punto impocible, recibirlo; principiando á

Guamblin o Socorro

gobernar al E en demanda de la isla de "Huamblin"[808] q. era latierra mas próxima, pero como el monitor anduviese con lentitud, determinó nuestro comandante hacer el último esfuerzo para pasarle el remolque y para el efecto nos acercamos á su proa dando atrás. Es de advertir q. nuestro comandante estaba á popa por ser este el punto de donde veia al monitor y por estar al lado de la rueda del timón.

Estando ya bastante serca y viniendo abante el monitor, el comandante mandó (estabamos ya parados) dar abante despacio, pero por equivocacion, la máquina principió á dar atrás lo cual visto por el comandante mandó parar, y dar abante á toda fuerza, se nos vino encima; pero felizmente obedeció al gobierno perfectamente y pasó su proa á una braza de nuestra popa y quizá nos hubiera tomado con el costado, si en ese momento no hubiera principiado á moverse el "Chalaco" y huido la popa poniendo la caña á estribor. El escape fué providencial; pues el mas ligero golpe nos habria echado á pique sin remedio y entonces mas dela mitad de la dotación habría perecido: pues á mas de no tener remos listos la mitad de las embarcaciones, cuantos hubieran perecido al atracar al monitor, a cuyos costados los botes tenían q. hacerse pedazos y cuantos de los q. lograsen subir á su cubierta, habrian sido arrastrados por las olas que barrian lo q. encontraban en ella. En fin esto habria sido horroroso. Advertiré á U. q. la máquina del "Chalaco" tiene un inconveniente y es: q. tarda como 30" segundos en parar y dar abante ó atrás; pues las valvulas q. conducen el vapor á los cilindros no se abren sino después q. una máquina auxiliar (donke) recorre un tornillo operacion q. tarda de 20 á 30 segundos; asi es que como ibamos atrás, se demoró medio minuto en parar, y otro medio en dar abante; tiempo suficiente para q. el monitor q. estaba serca, con la mar en popa y á toda fuerza se nos viniese encima.— Viendo q. nos esponiamos quizás inutilmente pues en el monitor no habian podido tomar el remolque, se determinó q. convoyasemos al monitor en cual seguia navegando sobre "Huamblin" cuya costa se avistó ala 2 h. 30' (pm). Después de navegar barajando la parte occidental dela isla la q. tuvimos á 5 millas alas 9 h. 30', franqueamos la parte N y gobernando al SSE nos dirigimos ala parte oriental por haber alli un surgidero donde se determinó pasar la noche y en el cual fondeamos alas 12 h., pero no asi el monitor; pues estaba espuesto á llenarse de agua si abría sus escobenes; pero durante la noche estuvimos marcandonos con luces de bengala. Al amanecer, hubo espesa neblina y mar siempre gruesa y tuvimos q. aguardar q. aclarase un poco lo q. sucedió alas 8 h. (am) q. levamos y largamos una boya con la guía del remolque para q. fuese tomada por el monitor; pues era peligroso hacerlo con bote. Después de mil tentativas, lograron tomar (en el monitor) la boya alas 9 h. 30' y cuando viendolo nosotros, principiamos á largar calabrote, en el "Atahuallpa" abandonaron la faena y vimos correr toda la gente á popa por encima del agua q. inundaba la cubierta del monitor, resultando de aqui q. faltó la guia y el agua arrastró la boya yendose á fondo el calabrote q. ha-

(donkey)

bia salido. Preguntamos al monitor con señales y nos dijo que "le habian faltado los guardines del timon en el momento preciso" la gente corrio á enganchar unos de cadena á una caña de respeto que está sobre la cubierta á popa. Estando el monitor sin gobierno, nosotros algo serca y aguantados, dimos abante; pero como la mitad del calabrote estaba apique, rozó la mayor parte de el con las piedras del fondo quedando convertidas en estopa casi toda su superficie y especialmente el chicote que tiene el guarda cabo. Quince minutos después el monitor nos dijo "estoy listo", por señales, y como ya hubiesemos cobrado el calabrote, no teniendo otra boya, se determinó pasar la guia del remolque con bote para lo cual se embarcó un salvavida que llegó felizmente al monitor, pasó la guia, y regresó inmediatamente. Como la mar, q. era muy gruesa, barriese la cubierta del monitor, la operación de acegurar el remolque era difícil y arriesgada: dela torre, se principió á cobrar la guia, y cuando el chicote del calabrote estubo abordo, (el monitor recibia la mar por babor) saltaron tres hombres á cubierta, y en medio de las olas que los cubrian y con un heroismo de espartanos, engancharon el remolque. Antes de pasar adelante, esplicaré el modo como se hace esta faena para q. pueda U. justipreciar el arrojo de la gente q. la lleva a cabo. Uno de los chicotes del calabrote, está perfectamente acegurado en el remolcador, y en el otro hay un guarda cabo. A este se la amarra un cabo delgado q. sirve de guia y el cual hay q. pasarlo con un bote y cobrando por él, llega al monitor el chicote del calabrote. En la proa del remolcado hay una cadena de pulgada y media de espesor; uno de cuyos chicotes está hecho firme en la cubierta. Al llegar el calabrote abordo, se pasa por el guarda cabo el otro chicote y se acegura en una mordaza clavando á martillo una chaveta de modo que por el guarda cabo pasa el seno de la cadena; para largar el remolque no hay mas q. zafar la chaveta lo q. se verifica dando desde la torre una verisa q. esta ajustada á ella. Concidere U. un buque, q. solo tiene sobre el agua cinco pulgadas, en medio de la mar boba q. queda después de un fuerte temporal y lo difícil y ariesgado que es en estas circunstancias pasar el seno dela cadena por el guarda cabo del remolque acegurar el chicote en la mordaza y amartillar la chaveta y tendrá U. una idea pálida del valor q. se necesita para hacerlo; pero donde se provó mas el heroismo dela marineria (griegos en su mayor parte) fue: cuando faltando los guardines corrieron de proa á popa en medio de las olas para enganchar los de respeto. Todo elogio es poco y toda recompensa será nada para pagar como merece el heroico trabajo de esa gente; los oficiales les mandaban q. se amarrasen un cabo antes de salir de la torre a lo q. ellos

contestaban "que eso les impedia el trabajar" y cuando se les obligaba á hacerlo, se desataban al llegar a cubierta y sueltos en medio dela mar que los cubria hacian cuanto se les mandaba.— Después de un ímprovo trabajo: estuvo el remolque listo alas 11 h. (am) hora en q. nos pusimos á navegar sobre la punta N dela isla "Navarrough" que ya se avistaba como á 20 millas de distancia. La mar era gruesa la teniamos por babor dando el monitor y nosotros fuertes balances lo q. ocacionaba estrepadas q. hacian temer faltase el remolque. Alas 4 h. 40' montamos la cabeza N de "Navarrough" la cual tiene por este lado un gran bajo q. no esta bien determinado en las cartas; habiendo pasado nosotros como á 30 brazas de un sitio donde las olas venian en sentido contrario unas de otras formando al encontrase masas de 30 pies de altura, y habiendose sondado en el monitor se encontro (por donde pasabamos) 120 brazas de fondo. Salvado este paso, gobernamos ya sobre el grupo

"Guaytecas" de las "Guayticas" y sin novedad hazta las 5 h. (am) que se

Guafo avistó y marcó la isla "Huafo"[700, 716] q. quedó á babor, sucediendo poco después lo mismo con la isla mayor de las

(Chiloé) "Guaytecas"[801, 718, 719] adonde nos dirigiamos. Alas 12 h. 30 (pm) despues de barajar varias delas islas que forman el archipielago ante dicho entramos en el puerto "Low" que se halla situado en la parte N dela mayor de dichas islas; y después de franquear la isla "Huacanee" fondeamos en puerto "Inner" á la 1 h. En este puerto (estando el monitor y nosotros sin combustible) se mando gente á tierra para cortar leña y embarcar piedras de lastre; habiendo tenido que lamentar la muerte de un fogonero del "Atahuallpa" a quien mató instantaneamente un arbol q. le cayo sobre la cabeza. Por fin despues de cortar un poco de leña, haber dejado al monitor viveres para 15 días y 10 toneladas de carbon, zarpamos el dia 7 (de marzo) a la 1 h 30 para "Ancud"[703, 709, 702] pues apenas teniamos el combustible preciso para llegar á ese

Corcovado puerto. Principiamos a navegar por el golfo "Corcobado" entre la isla de "Chiloé" y la tierra firme. Con buen tiempo, mar llana, viento bonancible y de 11 á 12 millas por hora, hazta las 7 h. q. después de franquear el bajo dela isla

"Humildad" "Chaulin" fondeamos en la boca del fondeadero "Hubildad" donde pasamos la noche. El dia 8 (marzo) al amanecer levamos y continuamos navegando con tiempo chubascoso, mar llana, neblina y chubascos repetidos del NO. Alas 7 h. doblamos la punta "Centinela" y después de salvar, con neblina espesa, las rocas "Numancia" y "Solitaria", franqueamos el archipiélago "Desertores" y otras muchas islas, teniamos alas 12 h. ala cuadra, la isla de

Chanques "Changues". Ala hora indicada se avistó una balandra, ala que se dió caza, y mandó un bote el cual regresó poco

después trayendo un práctico siguiendo nuestra derrota sobre la punta "Chilen" y después de avistar las islas "Tabon" y "Abtao" tuvimos la punta antedicha ala cuadra alas 5 h., y no creyendose prudente pasar de noche el difi-

Chacao (702) el "Ancla"

cil canal de "Chacas"[702] fondeamos alas 6 h. en un punto llamado "El ancla" entre las puntas "Chilen" y "Tres Cruces" donde una goleta nos dijo que el mismo dia [8 de marzo] había fondeado en "Ancud" un buque peruano y el q. suponiamos fuese la "Union". La noche pasó sin novedad, y el 9 alas 6 h. (am) principiamos á navegar; y después de franquear la punta "Tres Cruces"[702] entramos en el canal de "Chacas" y pegandonos ala costa N salvamos

Chacao

las rocas: "Selvian", "Petucura" y "Calemapu". Alas 8 h. franqueamos el bajo "Inglés"[702] la isla de "Cochinos" y entramos al puerto de "Ancud"; y después de barajar entre

Punta Arenas

los buques entramos al fondeadero de "Punta Arena", donde encontramos al "Pachitea" a cuyo costado fondeamos alas 9 h. 30' (am).- El trasporte citado estaba en "Ancud" tomando carbón pues se encontraba sin el suficiente: fué tomado por el temporal del 3 [de marzo], y encontrandose cerca del puerto de "Otway" entró en él y fondeó. Alas 9 de la noche, estando el temporal en su mayor fuerza, le faltaron las anclas y apesar de su máquina fué arrastrado por el viento y la mar hazta q. quedó barado en dos brazas de agua y en circunstancias q. el "Manco Capac" le pedia auxilio; pero felizmente el monitor estaba bastante abrigado y sus anclas aguantaron hazta q. al dia siguiente amaino el temporal. Entretanto en el "Pachitea" se hacia esfuerzos heroicos y después de un trabajo de 36 horas se conciguió poner el buque aflote sin q. el buque sufriera en sus fondos, saludándoseles del monitor con hurras y vivas y aplausos, estrepitosos; y después de dejar á su remolcado viveres para 30 dias partió para "Ancud" en busca de combustible. En dicho puerto se encontro como 600 toneladas de carbon en polvo, resto del que en el año 1866 se depocitó alli para la escuadra aliada, y el cual habia estado mas de un año ala intemperie razon por la que estando desvirtuado, se resolvió embarcar lo q. fuese necesario para llegar á

Lota (puerto)

"Lota"[605] donde deviamos tomar lo suficiente para llenar nuestras carboneras y bodegas. El dia 11 [de marzo] zarpó el "Pachitea" y el 12 nosotros para el puerto citado y después de un viage feliz avistamos y marcamos la isla "Mocha" el 13 alas 4 (pm). El 14 después de franquear en medio

Santa María

de una espesa neblina, la isla "Sta. Maria" entramos á la bahia de "Arauco", y nos dirigiamos á "Lota" cuando á las 11 h. se avistaron fondeados en "Coronel" los trasportes "Pachitea" y "Marañón" y gobernando sobre ellos, fondea-

mos a la 1 h. 30'.- El "Marañón" estaba en el puerto desde el dia 10 [de marzo]: Habiendo salido dela Colonia el 26 [de
"Fammine" febrero], tubo q. fondear en puerto "Famine", después en
"Playa Farda" "Gallant" y después en "Paya Parda" de donde lo arrojó un fuerte viento del NO obligandolo á navegar de noche con una neblina densa y viento muy fresco por la proa, y cuando después de mil trabajos (sin poder tomar los canales) franqueó el cabo "Pilar", lo tomó el mismo dia (1° de marzo) un fuerte temporal del NO q. despues de dos dias se le rondó al NE durandole el mal tiempo cuatro dias durante los cuales gefes, oficiales, tripulacion y buque sufrieron horriblemente quedando el último casi desguarnido. Dela "Union" solo se supo que salió el 20 dela Colonia.-Por fin el dia 17 [de marzo] zarpó el "Pachitea" [de Talcahuano] en busca de su remolcado, habiendo embarcado 1,000 toneladas de carbón. El "Marañón", que ha tomado 300, debe permanecer aqui aguardando ala división y nosotros despues de embarcar 600 toneladas de carbon zarpamos para puerto "Low" en busca del "Atahuallpa" el dia 19 [de marzo]. El carbon en "Coronel" cuesta: puesto abordo, seis pesos fuertes la tonelada. Zarpamos alas 2 h. (pm) y en nuestro viage tuvimos buen tiempo y viento del N. El dia 20 alas 3 h. (pm) estuvimos frente al puerto de "Valdivia" y alas 12 h. 30' (am) del 21 principió á refrescar poco, después se declaró un temporal vastante fuerte, pero q. duró solo hazta 9 de la mañana q. habiendo amainado el viento y aclarado un poco se vió la costa N dela isla "Chiloé" en la q. habia una fuerte reventazon asi como tambien en los arrecifes "Calemapu" y la isla "Sebastiana" entrando al puerto de "Ancud" alas 11 h. 30' y fondeamos en "Punta Arena" [el 25 de marzo] donde encontramos ala "Union" q. estaba alli desde el dia 15, después de un viage penoso. Salió dela colonia el dia 20 [de febrero] fondeó en la bahia de "Borja" y en la de "Shol" q. está en la embocadura delos canales.
Smyth Atraveso susecivamente el de "Smith", "Union", "Sarmiento", "Inocentes" y "Concepción" y al finalizar el último, se encontró con carbón para solo dia y medio, por lo q. decidieron salir al oceano por el canal de "Trinidad" que separa la isla de "Wellington" dela mayor delas q. componen el archipielago dela "Madre de Dios" desembarcando el 2 de Marzo. Poco tiempo despues de haber salido principió á soplar un temporal (el mismo q. tomó alos otros buques) le rifó casi todas las velas, les faltaron los viveres teniendo q. ponerse á media racion. En fin sufrieron mucho; pero felizmente no hubo desgracias q. lamentar y al amainar el temporal ala vela se dirigieron á "Ancud", teniendo q. embergar juanetes por gavias llegando al puerto citado el dia 15 [de marzo], y donde recibio noticia delos monitores. Permanecimos [el Chalaco] fondeados hazta el 22 ala 1 (pm) q.

con un práctico abordo salimos para puerto "Low"; y después de atravesar el canal de "Chacas" y barajar las islas "Desertores" y demas del golfo de "Ancud" y "Corcobado", avistamos el 23 alas 5 h. (am) la mayor delas "Guaytecas"; y gobernando sobre puerto "Low" donde encontramos al monitor "Atahuallpa" en el cual, durante los 16 dias de separación, sufrieron hambres y malos tiempos teniendo q. ponerse á media racion, mandar gente á tierra en busca de mariscos y preparar una embarcación par ir á buscar víveres frescos al pueblo de "Sn Leon" q. está en la isla "Chiloe" á 45 millas de distancia. A nuestra llegada, les proveimos de viveres y carbón y el 24 [de marzo] alas 6 h. (am) zarpamos para "Ancud"; donde fondeamos el 25 alas 10 h. después de un viage feliz y rápido, habiendonos saludado dela corbeta con el himno nacional, hurras y vivas al Perú. En dicho puerto hemos permanecido hazta el dia, habiendo dado al monitor el combustible suficiente, no habiendo podido zarpar antes por haber habido muy mal tiempo".

Chacao
Corcovado
Guatecas
San Pedro

"Nos encontramos fondeados en este puerto los seis buques [*Unión, Atahualpa, Manco Cápac, Chalaco, Marañón, Pachitea*] dela division desde el 2 del presente [abril], después de un viage feliz cuyos pormenores paso á relatar siguiendo paso á paso los movimientos de cada buque. El dia 8 de Abril zarpó la "Union" á reunirse con los buques q. estaban en Talcahuano; y el 9 teniendo nuestras bodegas y carboneras llenas, zarpamos [*Chalaco*] para el mismo puerto alas 3 dela tarde, teniendo alas 5 ala cuadra la boca del rio "Bio-bio" y avistando alas 6 el faro situado en la punta N dela isla "Quiriquina", la q. doblamos alas 7, navegando ya en la bahia "Concepcion" y en demanda del puerto, en el cual, después de salvar el bajo "Belen", fondeamos alas 9 dela noche. Inmediatamente se nos dió órden de zarpar en busca del "Pachitea" y "Manco Capac", se embarcó el calabrote dado al "Marañón" y dos veces, poniendonos en movimiento alas 10 h. 15 de la noche. Alas 12, después de franquear la isla "Quiriquina" navegamos á rumbo con tiempo claro, mar poco gruesa y viento N; largamos el aparejo y haciamos 10 millas, trabajando la máquina con 16 revoluciones por minuto y un gasto de 19 toneladas de carbon chileno. Alas 3 h. (pm) tuvimos la "Mocha" ala cuadra, y alas 5 cayó un fuerte chubasco acompañado de copiosa lluvia y ráfagas duras q. nos obligó á cargar las cuchillas. Seguimos navegando con tiempo hermoso hazta la 1 del dia 12 [de abril] q. el vigia anunció un humo por la proa como á 12 millas de distancia y sobre el cual gobernamos reconociendo 30 minutos despues al "Pachitea" y "Manco Capac" ala altura del cabo "Quedal". Alas 2 viramos sobre la popa del monitor saludandolos el hacerlo

Bío-Bío

con repique de campanas, diana y estrepitosos hurras y vivas al Perú dados desde nuestras jarcias, recibiendo de parte de ellos iguales muestras de entuciasmo y satizfaccion. Permanecimos aguantados sobre la máquina dandoles noticia del resto dela division y órden para dirigirse á Talcahuano, hazta q. alas 3 dela tarde debiendo nosotros volver á Talcahuano á dar parte de nuestra comision, nos despedimos con hurras, vivas al Perú y otras muestras de regocijo; poniendonos en movimiento con rumbo sobre la "Mocha" ala q. tuvimos ala cuadra alas 11 del dia siguiente [13 de abril] caminando 11 millas por hora con solo 18 revoluciones por minuto. La noche fué muy clara y serena, ala 1 dela mañana se avistó el faro dela "Quiriquina" se doblo su punta N llamada "Pájaros niños" y alas 4 de la madrugada [14 de abril] fondeamos en el puerto [Talcahuano] dando inmediatamente parte dela comision. Durante el dia [14 de abril] fondeó en el puerto el vapor chileno "Arauco", dimos al "Atahuallpa" viveres para 30 dias y 285 sacos de carbon. Alas 11 dela noche se avistaron dos luces, y creyendose fuesen el "Pachitea" y su remolcado, la "Independencia" disparó un cañonazo y el "Marañón" encendió una luz de bengala q. fué contestada por los q. entraban provando esto q. eran el monitor y su remolcador. Alas 2 h. [15 de abril] llegaron ambos al fondeadero y fueron recibidos con el himno nacional, diana y ataque tocados por las bandas dela "Union" e "Independencia", hurras de todos los buques, iluminando todos ellos su arboladura y casco con luces de bengala de diferentes colores y lanzando multitud de cohetes. En fin, el recibimiento fué esplendido.— El Sor. Ministro de Guerra estuvo en todos los buques, y nos felicitó, á nombre del Gobierno por el feliz éxito de la espedicion y en un banquete dado por él alos jefes y oficiales, hubo entuciastas brindis por la marina nacional y por todos los q. tenian la honra de formar parte dela espedicion. Antes de pasar adelante haré una ligera receña sobre el viage del "Pachitea" de "Coronel" á "Otway" y su regreso con el monitor hazta Talcahuano. En el primero, el "Pachitea" sufrió el 20 de Marzo el mismo temporal q. nosotros cerca de "Ancud" y sin novedad fondeó en "Otway" el 23 [de marzo], donde después de dar carbon y viveres al "Manco Capac" zarpó con él el 25; pero el 26 los tomó un fuerte temporal en el q. el monitor provó una vez mas sus buenas condiciones marineras, no sin perder una falua q. fué arrancada de sus pescantes por una delas muchas olas q. inundaban su cubierta. Se vieron pues precisados a arribar ala isla de "Huamblin" donde pasaron un dia, zarpando cuando el temporal amainó un poco, y gobernando sobre las "Guaitecas" para tomar los canales de "Chiloé", pero estando entre las islas citadas y la de

Guamblin

"Huafo" con mal tiempo todavía, les faltó el calabrote de remolque, y tuvieron que pasar toda la noche aguantados sobre sus máquinas, con densa neblina y fuerte corriente hacia tierra. Al amanecer el "Manco Capac" se encontró casi sobre las rocas donde la corriente lo habia abatido apesar de funcionar su máquina (aunque despacio) durante la noche; teniendo que dar toda la fuerza posible y hacer 36 revoluciones por minuto para poder salir del peligro. Entre tanto del "Pachitea" arrearon un bote y mandaron al monitor el plano de puerto "Low" q. era donde se dirigian, teniendo q. perder el bote, pero salvandose felizmente todos los q. lo tripulaban. En puerto "Low" se dió carbon al monitor, y después de componer el calabrote

Corcovado

zarparon para "Ancud" por los golfos "Corcobado" y "Ancud" teniendo q. fondear dos veces, en los surgideros de "Chaulinee" y "Linao", llegando á "Ancud" el 8 de Abril donde permanecieron hazta el 12 [de abril], q. después de tomar carbon el monitor, zarparon alas 7 dela mañana y nos encontramos alas 2, siendo su viage hazta "Talcahuano" completamente feliz.— Como U. vé ambos monitores han tenido esactamente los mismos contratiempos, y estado espuestos alos mismos peligros, el tiempo y la mar los han tratado lo mismo, como hermanos q. son.— El dia 14 [de abril] se nos dió orden al "Pachitea" y "Chalaco" de zarpar á Coronel á tomar el carbón q. nos faltaba; después de un viage feliz y rápido, llegamos después de 4 horas al puerto, donde nosotros tomamos 137 toneladas, q. era lo q. nos faltaba, zarpamos el Viernes alas 12 del dia quedando el "Pachitea" hazta llenar sus bodegas y carboneras; fondeando nosotros en "Talcahuano" el mismo dia alas 4 de la tarde. El dia 20 [de abril] alas 4 dela tarde zarpó para el Callao la fragata "Independencia" y el 22 habiendo llegado el "Pachitea" con 920 toneladas de carbon la capitana mandó á todos los buques "encender las hornillas", "levar" y "zarpar" lo q. verificamos ala 1 del día después de haber hecho todos los buques á la vez una bella evolucion ó despejo al rededor dela capitana. Durante nuestra permanencia en Talcahuano, los buques fueron objeto de admiracion, diario los visitaban como 200 personas del puerto y de "Concepción", ciudad q. dista 3 leguas, y los oficiales peruanos fueron muy bien recibidos en todas partes y obcequiados con un baile; pero si la sociedad nos agazajó, no sucedió asi con la prensa: q. atoda costa trata de desprestigiar el viage y los buques llegando á decir "q. el Perú ganaria con perder ambos monitores". Estaba recervado a los chilenos ser los únicos que por una craza ignorancia ó una deplorable envidia desconcieran lo q. las primeras naciones del mundo no trepidan el calificar el viage mas audaz y portentoso q. se haya verificado hazta el dia.— Despues

de franquear la bahia de "Concepcion" principiamos á navegar en convoy gobernando al N 14°0, con buen tiempo, mar-llana, viento bonancible del S. cielo y horizonte despejados; durante la noche nos marcamos con luces de bengala y anduvimos 7 millas por hora. Susecivamente fué arreciando el viento el q. estando ala altura de "Coquimbo" fué ya muy fresco y levantaba una marejada gruesa q. hacia sufrir la parte volada de popa de los monitores. Durante los dos primeros dias faltó por dos veces el calabrote de remolque en el "Pachitea"; pero después de poco tiempo se remediaba el accidente y continuamos nuestro viage. El dia 26 la capitana dijo: "q. si a causa de nieblas, se perdiese el convoy, siguiesemos hazta Iquique". El 27 [de abril] alas 3 dela tarde aguantamos sobre la máquina para recibir un maquinista enfermo del "Manco Capac", y el 29 alas 9 de la mañana el "Pachitea" telegrafió ala capitana: "q. su remolcado no tenia carbon sino para 26 horas", ordenando esta q. se aribase á "Cobija", q. era el puerto más próximo. Lo verificamos asi y fondeamos en el puerto alas 7 dela noche, donde la "Union" q. lo hizo antes saludó la plaza con 21 cañonazos, saludo q. fué contestado poco después. Al dia siguiente se dió combustible al "Manco Capac" y "Atahuallpa", siendo visitados los buques por muchas personas y recibiendo los oficiales una acogida franca y sincera.— El 1° de Mayo estando todo dispuesto, se principió á levar y zarpamos alas 9 dela mañana con rumbo á Iquique con buen tiempo, mar llana, viento flojo, cielo y horizonte despejados y con un andar de 8 millas. Alas 7 dela noche estando ala altura del rio "Loa", donde principian las aguas peruanas, la capitana disparó un cañonazo e instantaneamente se iluminó el casco y arboladura de los buques con luces de bengala de diferentes colores, se lanzó innumerables cohetes de luces, y al son del himno nacional y la diana se dió hurras y vivas al Perú por tan plausible acontecimiento. El 2 cuya aurora se saludó con una diana, se avistó el puerto alas 9 dela mañana y empabesando todos buques con los pabellones nacionales alos topes en celebracion del 4° aniversario del glorioso triunfo del Callao fondeamos [en Iquique] alas 10 del dia en 14 brazas de agua; siendo inmediatamente abordados los monitores por una multitud de personas q. con banderas peruanas en sus botes, hurras y vivas saludaban alos tripulantes siendo los buques un objeto de curiocidad y admiracion. Poco después el Sor. Prefecto dela provincia Litoral, el capitan del puerto y muchas personas notables visitaron los buques y á porfia felicitaron ala oficialidad tanto por el triunfo militar obtenido el 2 de Mayo del 66 cuanto por el cientifico obtenido el 2 de mayo del 70. Las personas notables, por organo del Capitán del puerto,

Cobija (puerto)

ofrecieron sus casas a los oficiales diciendole: "que en todas ellas serian muy bien recibidos, y la autoridad ha convidado á todos á un baile q. tendrá lugar el 4 del presente. En fin todos estamos muy contentos. Permaneceremos aqui hazta el dia 6, que zarparemos estando allá [el Callao] a mas tardar el 12 y todo presagia q. lograremos llevar a cabo esta gigante espedicion q. tanta importancia dará al Perú en todas las naciones y especialmente en las potencias maritimas.—Durante todo el viage el espiritu delos oficiales dela espedicion ha sido entuciasta, todos a porfia, sufriendo toda clase de penalidades y privaciones, han sacado toda la esperiencia y fruto cientifico q. proporcionan viages de esta naturaleza y se hallan muy animados y dispuestos á emprender otros que como este, den prestigio á la siempre calumniada marina nacional, á la vez q. honra y gloria para la Patria".

NOTAS AL CAPITULO VI

1. BASADRE, II, p. 786.
2. BASADRE, *ibidem.*
3. BASADRE, *ibidem.*
4. Ctdo. BASADRE, III, p. 1420.
5. *Vide* DENEGRI, v. 2, p. 319.
6. Perú. *Memoria de Guerra y Marina,* 1847, pp. 44-45.
7. Perú. *Memoria de Guerra y Marina,* 1853, pp. 10-11.
8. SPROUT, 141.
9. DENEGRI, v. 2, pp. 402-405.
10. Archivo Mariátegui, nº 1175. Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina.
11. *Vide* SCHEINA.
12. GONZALES LONZIEME, 258-259.
13. GARCIA CALDERON, II, p. 846.
14. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 14, doc. 10, Lima, 10 de marzo de 1850, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina.
15. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 14, doc. 88, Lima, 8 de octubre de 1850, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina; *vide,* también, 1854, carp. 57, leg. 9, doc. 494.
16. ACEHM, 1852, carp. 50, leg. 9. doc. 1, Tacna, 28 de enero de 1852, Capitán de Puerto de Arica a Prefecto del Departamento.
17. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 8, doc. 20, Huaraz, 8 de marzo de 1852, Prefecto de Ancash a Ministro de Guerra y Marina.
18. ACEHM, 1856, carp. 57, leg. 9, doc. 494, Piura, 20 de octubre de 1856, Prefecto de Piura a Ministro de Guerra y Marina.
19. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 3, doc. 87, Callao, 11 de marzo de 1855, Jefe Superior, Político y de Marina Caravedo o Ministro de Guerra, con comunicación de Eduardo Carrasco sobre nombramiento de Antonio de la Haza.
20. Archivo Mariátegui, Nº 1275. Comandante General de Marina a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 26 de noviembre de 1864. Expedientillo que consta de 10 ff.
21. AROSEMENA, 23.
22. ELIAS-NIETO, *Historia Marítima del Perú,* t. VI, v. 2, pp. 509-510.
23. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 3, doc. 85, Lima, 15 de junio de 1850, Ministro de Guerra y Marina a Ministro de Hacienda, con anexos.
24. AMNP, Personal, 1850, doc. Nº 53. 8 de diciembre de 1850, Comandante General de Marina a Ministro del Ramo.
25. *El Comercio,* 11 de junio de 1851.
26. Perú. *Memoria...,* 1851, pp. 16-17.
27. *Vide* ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 19, doc. 140, Londres, 15 de enero de 1852, Francisco de Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores.

28. ARREE, carp. 5-17, Londres, 30 de junio de 1851, Francisco de Rivero a Domingo Valle Riestra.
29. *Vide* ARREE, Londres, Nº 98; también ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 19, doc. 140, 15 de enero de 1852.
30. ARREE, carp. 5-17, Nº 98, Francisco de Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores, Londres, 11 de julio de 1851, con anexos.
31. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 14, doc. 84, Lima, 6 de febrero de 1852, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra y Marina.
32. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 14, doc. 104, Lima, 6 de marzo de 1852, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra y Marina.
33. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 23, doc. 8, Londres, 30 de junio de 1852; *idem*, leg. 19, doc. 145, París, 29 de julio de 1852; *idem*, leg. 2, doc. 66, Callao, 17 de agosto de 1852, de Valle Riestra a Comandante General de Marina, de Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores y de Comandante General de Marina a Ministro de Guerra y Marina, respectivamente.
34. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 19, doc. 146, París, 13 de setiembre de 1852, Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores.
35. AMNP. Cuadro anexo al oficio del Comandante General de Marina al Ministro del Ramo, del 8 de enero de 1853.
36. Perú. *Memoria de Guerra y Marina,* 1853, pp. 10-11.
37. ARREE, carp. 5-3, nº 21, Washington, 17 de enero de 1853, Joaquín I. de Osma a Ministro de RR.EE.
38. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 20, doc. 43, New York, 17 de octubre de 1852, Ingenieros Edsall and Bryan a Legación del Perú, con anexos.
39. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 14, doc. 156, Londres, 18 de noviembre de 1852, M. de Mendiburu a Ministro de Guerra y Marina.
40. ARREE, oficio del 17 de enero de 1853, ya citado.
41. ARREE, carp. 5-3, nº 28, Washington, 3 de marzo de 1853, Osma a Ministro de Relaciones Exteriores.
42. ARREE, carp. 5-3, nº 32, Nueva York, 20 de marzo de 1853, Osma a Ministro de Relaciones Exteriores.
43. NAUS, Department of State, Notes From Foreign Legations, T 802, r. 1, Juan I. de Osma a Secretario de Estado.
44. ARREE, carp. 5-3, s/n, Nueva York, 14 de abril de 1853, Osma a Ministro de Relaciones Exteriores.
45. ARREE, carp. 5-3, Washington, 3 de marzo de 1853, Osma a Ministro de RR.EE.
46. ARREE, carp. 5-3, legajillo de 21 páginas M (¿?) 115/853.
47. AMNP. Comandante General del Departamento de Marina al Encargado del Despacho de Guerra y Marina, 14 de noviembre de 1853.
48. *Vide* ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 17, doc. 37, Lima, 15 de diciembre de 1853, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina.
49. AMNP. Comandancia General del Departamento de Marina. Comandante General a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 27 de noviembre de 1852.
50. *Vide* NAUS, Communications Received by the Department of State From Special Agents of the Department of State, T 19, r. 3, microcopy 37. Dispatch Agent William Miles, Nºs 611-613.
51. ARREE, carp. 5-3, Nº 48. Nueva York, 5 de octubre de 1854, José María Tirado a Ministro de Relaciones Exteriores.

52. AMNP. "Relación historiada..." del 21 de mayo de 1864, ff. 25, 29; ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 14, docs. 153 y 155, Londres, 31 de octubre y 18 de noviembre de 1852, Cónsul Manuel de Mendiburu a Ministro de Guerra y Marina.
53. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 14, doc. 141, Londres, 31 de mayo de 1853, Cónsul del Perú en Londres al Ministro de Guerra y Marina.
54. *Vide* ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 14, doc. 148, Londres, 24 de junio de 1853, Mendiburu a Gibbs e Hijos.
55. AMNP. Comandancia del *Tumbes,* 1853, doc. Nº 1, Londres, 1º de julio de 1853, Salcedo a Ministro de Guerra y Marina.
56. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 14, docs. 156, 158, 167, Londres, 31 de julio, 3 de agosto, 18 de octubre de 1853, Mendiburu a Ministro de Guerra y Marina.
57. AMNP. *Loa,* 1853, Comisión de construcción, doc. nº 1, Blackwall, 16 de diciembre de 1853, Salcedo a Ministro de Guerra y Marina.
58. Perú. *Memoria de Guerra y Marina,* 1853, pp. 11-13.
59. ARREE, Inglaterra, carp. 5-17, doc. nº 8, Londres, 29 de marzo de 1855, Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores.
60. *Vide El Comercio,* nºs 4441 y 4414, de 22 y 26 de mayo de 1854.
61. *El Comercio,* Lima, nº 4892, Lima, 20 de noviembre de 1855. El Ministro de Guerra y Marina al capitán de navío José María Salcedo, Lima, 12 de julio de 1855; ACEHM, 1854, carp. 35, leg. 12, doc. 170, Lima, 15 de julio de 1854, Comandante General de la Armada Francisco Forcelledo al Ministro de Guerra y Marina.
62. ACEHM, 1854, Carp. 55, leg. 12, doc. 171, Londres, 1º de setiembre de 1854, Forcelledo a Ministro de Guerra y Marina.
63. *Vide* la reproducción de todos los documentos mencionados, en *El Comercio,* Lima, nºs 4636, del 12 de enero de 1855, y 4892, del 20 de noviembre de 1855.
64. ACEHM, 1854, carp. 55, legs. 12 y 13, docs. 174, 176, 179, 17 de setiembre, 30 de setiembre y 1º de noviembre de 1854, Forcelledo a Ministro de Guerra y Marina.
65. ARREE, Londres, carp. 5-17, Londres, 16 de setiembre de 1854, Rodulfo a Ministro de Relaciones Exteriores; carp. 5-13, España, 1854, Madrid, 15 de noviembre de 1854, Osma a Cónsul en Coruña, con anexos; *idem* a *idem,* 27 de noviembre de 1854.
66. ARREE, España, 1854, carp. 5-13, nº 52, Madrid, 23 de diciembre de 1854, Osma a Ministro de Relaciones Exteriores; *idem, idem,* teniente Miguel Tudela a Osma, Cádiz, 14 de enero de 1855; *idem* a *idem,* nº 58, Madrid, 14 de febrero de 1855, Osma a Ministro de Relaciones Exteriores.
67. ARREE, Inglaterra, 1855, carp. 5-17, nº 8, Londres, 29 de marzo de 1855, Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores.
68. *Vide* ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 17, doc. 68, Callao, 26 de noviembre de 1855, Gobernador de la Provincia Litoral a Ministro de Guerra y Marina.
69. ARREE, Inglaterra, 1855, carp. 5-17, copia de informe de Salcedo a Rivero, Tenerife, 4 de junio; carpeta 5-17, nº 56, Londres, 27 de junio de 1855, Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores; *idem,* doc. nº 62, Londres, 12 de julio de 1855, Rivero a Relaciones Exteriores; ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 20, doc. 97, Lima, 25 de agosto de 1855, Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de Guerra; ARREE, París, 1855, carp. 5-14, nº 103, París, 15 de setiembre de 1855, Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores; copia de informe de Salcedo a

Ministro Residente del Perú cerca de las Cortes de Inglaterra y Francia, de fecha 13 de agosto de 1855, en ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 17, doc. 119, Londres, 26 de setiembre de 1855. Cónsul Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores.

70. ARREE, Inglaterra, 1855, carp. 5-17, nº 62, Londres, 12 de julio de 1855, Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores.
71. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 22, doc. 47, Santiago, 18 de octubre de 1855, Cónsul del Perú Coronel Zegarra a Ministro de Relaciones Exteriores.
72. Reproducido en *El Comercio,* 4886, 13 de noviembre de 1855.
73. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 22, doc. 22, Washington, 12 de enero de 1854, Juan I, de Osma a Ministro de Guerra y Marina.
74. Juan N. Scofield, o Schofield, y Samuel York.
75. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 26, doc. 43, Nueva York, 15 de julio de 1854, José Manuel Tirado a Ministro de Guerra y Marina.
76. ACEHM, 1857, carp. 58, leg. 18, doc. 96, Londres, 27 de febrero de 1857, Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores.
77. ACEHM, 1857, carp. 58, leg. 18, doc. 102, Londres, 15 de abril de 1857, Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores.
78. *El Comercio,* nº 4913, Lima, 13 de diciembre de 1855.
79. *El Constitucional,* nº 49, Lima, 2 de junio de 1858.
80. *Vide* ACEHM, 1861, carpeta 62, legajo 7, doc. 61, Lima, 21 de junio de 1861.
81. *Vide Memoria de Guerra y Marina,* de 1864, pp. 27-28; AGNP, Hacienda, Ministerio de Guerra y Marina, O.L. 465-379, Lima, 25 de abril de 1864; *idem, idem, idem,* O.L. 465-724 y 726, Lima, 26 de noviembre de 1864; NAUS, Notes From Peruvian Legations in the United States, T 802, r. 3, cinco documentos sobre el *Colón.*
82. SPROUT, 151.
83. SPROUT, 153-154.
84. AGNP. Hacienda. Ministerio de Guerra y Marina, O.L. 465-48. Lima, 13 de enero de 1864, Ministro de Guerra y Marina a Ministro de Hacienda.
85. PONS, 140; *vide* BASADRE, IV, 1612.
86. BASADRE, IV, p. 1522.
87. *Vide* BASADRE, IV, p. 1522.
88. U.S., *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion,* Series II, volume 2, nº 19, Voruz to Bulloch, Nantes, 17 de setiembre de 1863.
89. *Times* de Londres, 31 de enero de 1861; Clarendon a Legación, 30 de enero de 1866; Legación a Clarendon, 31 de enero de 1866; comandante de la *Independencia* a Legación, 6 de febrero de 1866; Clarendon a Legación, 12 de febrero de 1866; Legación a Relaciones Exteriores, 16 de febrero de 1866. Documentos reproducidos todos en *El Peruano,* tomo 50, 1866, año 24, semestre I, Nº 31, Lima, 24 de marzo de 1866.
90. *Vide,* en la bibliografía que acompaña a este tomo, los nombres completos de las siguientes publicaciones que existen al respecto, algunas de las cuales hemos empleado para aclarar ciertos hechos generales o darlos a conocer. De José M. Marquina: *Solicitud que presenta el teniente primero... acusando al sr. capitán de navío...*—De José María Salcedo: *Exposición que hace a sus amigos relativa a su conducta...* y *Suplemento a la exposición publicada....*—De

Aurelio García y García: *Apuntamientos sobre la fragata blindada Independencia...*, y *Suplemento indispensable a los folletos dados a luz por don José María Salcedo....*

91. "El capitán de navío José M. Salcedo da cuenta de la comisión que se le encomendó de construir el monitor *Huáscar*". Valparaíso, 17 de junio de 1866. Al Sr. Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina. Reproducida en *El Peruano,* tomo 51, Año 24, nº 2, Lima, 7 de julio de 1866.
92. ALDEN, 81.
93. BASADRE, IV, p. 1671.
94. MELO, *Historia,* II, p. 61.
95. VARGAS CABALLERO, 94.
96. *Vide* ALDEN, 78-79.
97. NAUS. Department of State, Notes From Foreign Legations, T 802, r. 4, Legación del Perú a Secretario de Estado, Washington, 10 de setiembre de 1868.
98. USNA. Department of State. Notes From Foreign Legations. T 802, r. 4, Legación del Perú a Secretario de Estado, Nueva York, 24 de noviembre de 1868.
99. NAUS. Department of State. Notes From Foreign Legations, T 802, r. 4. Legación del Perú al Secretario de Estado, Nueva Orleans, 4 de diciembre de 1868.—*Vide El Comercio,* 20 de mayo de 1869, p. 3, c. 2; 22 de mayo de 1869, p. 3, c. 2-4; 26 de mayo de 1869, p. 3, c 1.
100. ALDEN, 81.
101. NAUS. Department of State. Notes From Foreign Legations, Legación del Perú al Secretario de Estado, Nueva York, 1º de abril de 1869.
102. ALDEN, 81.
103. NAUS. Department of State, T 802, r. 4. Contralmirante Stoff, Escuadra del Atlántico Septentrional a Secretario de Marina, Key West, 26 de marzo de 1869; *idem,* s/f., artículo periodístico de Nassau sobre llegada de dos oficiales del buque náufrago Ram [*Reyes*]; *idem,* Secretario de Estado a Legación del Perú, T 99, r. 78, Washington, 6 de abril de 1869.
104. NAUS. Department of State. Notes From Foreign Legations, T 802, r. 4. Legación del Perú a Secretario de Estado, Nueva York, 9 de abril de 1869 y 26 de abril de 1869.— *Vide El Comercio,* Lima, 19 de mayo de 1864, p. 4, columnas 3-5.
105. *El Comercio,* nº 10539, Lima, 11 de mayo de 1870.
106. MELO, *Historia,* II, p. 59.
107. *El Comercio,* nº 10522, año XXXII, p. 2, columnas 4a., 5a., 6a., y p. 3, columnas la., 2a., 3a., 4a.
108. MELO, 60.
109. HERRERA ALDANA, RAUL. *Atlas Hidrográfico de Chile,* Instituto Hidrográfico de la Armada, Valparaíso, 1974. 110. MELO, 60.

Capítulo VII
LAS ESTRUCTURAS Y LA ORGANIZACION

1. LEYES, ORDENANZAS Y REGLAMENTOS

A diferencia de lo que ocurría en Chile, tenía el Perú un solo ministerio político para las fuerzas castrenses: el de "Guerra y Marina". En este había una "mesa" de Marina, a cargo de un oficial primero del Cuerpo Político, pero tal oficial no poseía el mismo rango administrativo que el que se denominaba "oficial mayor" en otros ministerios. En febrero de 1859 el diputado Manuel Nicolás Corpancho hizo notar en la Cámara la importancia que la Marina de Guerra Nacional poseía en el Perú, el relievante papel que jugaba en la defensa del guano y en la política internacional en particular en relación con nuestras fronteras amazónicas, y pidió se satisficiera el proyecto de crear una oficialía mayor de marina, como esta institución lo solicitaba frente a la necesidad de elevar su jerarquía político-administrativa[1].

Existía una paradoja: que en pleno régimen republicano la autoridad naval se veía precisada a actuar como si perteneciera a una organización monárquica supérstite en los documentos de reglamentación heredados de la etapa colonial. No había ningún órgano administrativo, permamente y de alto nivel, que impidiera que los sucesivos ministros del Ramo desbarraran, inventaran la pólvora, o erigieran pequeños virreinatos. No existía siquiera algo parecido a la Junta Naval ("*Navy Board*") de la marina real británica, o a su reemplazante "*Board of Admiralty*" o Junta del Almirantazgo.

El término administrativo *armada,* de la legislación española, había subsistido oficialmente en la República mas no en sus acepciones restringidas sino como la designación de "las fuerzas del mar que sostiene una nación para defender las costas, proteger el comercio, etc."[2] Con este nombre la mencionaba nuestra Constitución de 1860 en su artº 112 al expresar que "la Armada" formaba parte de la fuerza pública y que "toda colocación en ella era cargo público".

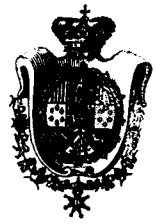
Al comenzar la segunda mitad del siglo XIX seguían en vigencia las Ordenanzas Generales de la Armada que se habían heredado de España, y que menciona el Reglamento Orgánico de la Marina[3], las cuales no hemos podido consultar pues ya eran tan escasas en 1862 que García Calderón decía por entonces que "no daba razón de ellas por no haberle sido posible conseguir que llegaran a sus manos", y sólo entraron en revisión a finales de 1869, por lo cual no nos ocupamos aquí de la labor que realizó una junta que para ello se nombró[4]. También continuaba rigiendo la *Real Ordenanza Naval para el servicio de los Baxeles de S.M.* (publicado con tal nombre en la Imprenta Real de Madrid el año 1802) pero no en su integridad: lo relativo a los juicios criminales y penas[5], por disposición dictada el 6 de diciembre de 1821 podía aplicarse a los individuos de la América española o a los españoles, pero en cuanto a los demás extranjeros que servían en nuestros buques debían observarse los artículos de guerra de la marina inglesa.

La circunstancia que se menciona no era singular sino general en cuanto a las antiguas leyes españolas. "En parte han sido modificadas por las disposiciones del Gobierno peruano; y en parte han quedado derogadas por los cambios hechos en la legislación con respecto a fuero, penas y otros asuntos. Sólo quedan, pues, vigentes algunas disposiciones; y por lo mismo se hace difícil y embarazoso su manejo" dice, en 1862, García Calderón[6]. Esto es exactamente lo que ocurre en lo que atañe a las dictadas sobre la Marina de Guerra. En realidad, sólo se dispone de un documento ordenador y preceptista, que en el lapso que nos ocupa presenta en su integridad el régimen de la Institución. Consta de setenticinco artículos. Salvo en un caso, no menciona las disposiciones que anula o que corrige. Se trata del Reglamento Orgánico de la Marina, del 6 de julio de 1847[7]. No llena este reglamento los vacíos, ni absuelve las dudas, ni aclara los conceptos brumosos. Llama la atención particularmente, que no especifique las gradaciones jerárquicas entre las autoridades y que tampoco detalle las atribuciones que a cada una corresponde.

REAL ORDENANZA NAVAL

PARA EL SERVICIO

DE LOS BAXELES DE S. M.



MADRID EN LA IMPRENTA REAL

AÑO DE 1802.

La Ordenanza Naval de España, de 1802, seguía parcialmente en vigencia a mediados del siglo pasado.

Anteriormente había existido el Reglamento Orgánico de la Comandancia General de Marina, contenido en un decreto supremo de fecha 12 de enero de 1840 que derogó el de julio de 1847. Este era más comprehensivo y de un rango legal más elevado pues a pesar de ser un *reglamento* tenía la categoría de *orgánico* a causa de que la Constitución vigente concedía al Poder Ejecutivo la atribución de "organizar la Armada Nacional en todos los ramos que le son peculiares"[8].

Además del Reglamento Orgánico de la Marina las siguientes leyes y decretos relativos a la misma se hallaban vigentes (algunas sólo parcialmente) en 1851: decreto sobre la escala de sueldos para la Marina de Guerra (1º de octubre de 1839), ley sobre indefinidos (3 de febrero de 1848), ley de privilegios a la marina mercante del país (18 de enero de 1848), decreto sobre las circunstancias que se requieren para ejercer el cargo de pilotos en los buques nacionales (4 de agosto de 1840), decreto sobre excepción del pago de contribuciones de los matriculados en la Marina de Guerra (29 de setiembre de 1840), ley sobre montepío (16 de enero de 1850), ley sobre cesantes y jubilados (21 de diciembre de 1849), decreto reglamentando las actividades del Instituto Militar (7 de enero de 1850)[9].

Por otra parte, en los primeros días de agosto de 1865, el capitán de fragata Aurelio García y García, comandante de la *Independencia* (en construcción), pide desde Londres que se provea al buque con los reglamentos adecuados. La Mayoría del Departamento indica al Comandante General que se procede a enviarle los siguientes: de vestuario, de honores y saludos, y plan de señales de día y de noche. Menciona también "los de sueldos y raciones, que deben proporcionarse por la Tesorería, por ser exclusivamente de contabilidad"[10].

En la medida de nuestras posibilidades las leyes, ordenanzas, decretos y reglamentos que en lo precedente se mencionan serán citados de acuerdo a las necesidades que se presenten en este libro. Sin embargo, es preciso exponer aquí algo especial relacionado con el Reglamento Orgánico de 1847. Ya el Dr. Denegri ha puesto en relieve, muy acertadamente, la importancia que tuvo este instrumento legal[11]. Aprobado al final del período tratado por dicho respetable autor, sus efectos se dejaron sentir durante el siguiente lapso historiado. Forma el marco estructural de la organización naval de la segunda mitad del siglo XIX y en algunos casos trasciende al siglo XX, por lo cual adquiere especial importancia.

Según el Reglamento Orgánico toda la Marina está comprendida en una unidad a la que denomina *departamento*, pero no con el sentido administrativo con que hoy se emplea este término, sino con significado geopolítico heredado de la nomenclatura naval española que así llamaba cada uno de los distritos de la costa metropolitana a que se extendía la jurisdicción de los intendentes de marina. En el Perú el Departamento de Marina comprendía el territorio litoral de la República y los buques de la Escuadra, sometidos ambos a la autoridad del Comandante General de Marina, del Auditor de Marina, del Comandante de Arsenales y Mayor de Ordenes y de los capitanes de puerto. El Departamento se dividía en tercios navales y estos en partidos. La Comandancia General había substituído a la Dirección General de Marina creada en 1822[12].

2. EL COMANDANTE GENERAL DE MARINA

El cargo público de mayor jerarquía dentro de la Marina es el del Comandante General de Marina, que debe ser desempeñado "por el oficial general o Capitán de Navío de la Armada que el Supremo Gobierno designare", dice el artículo 1º del Reglamento Orgánico. Como se notará hay un especificativo "de la Armada" en cuanto al capitán de navío; pero no existe ninguno en lo referente al "oficial general". De aquí que en nuestra flamante república, y mediante ese artículo, se pueda designar para el cargo de mayor jerarquía naval, como con frecuencia sucedió especialmente durante los gobiernos del mariscal Castilla, a generales del ejército, procedimiento este muy anticuado que ya las monarquías europeas habían abandonado al haberse profesionalizado la carrera naval. El desconocimiento de esta última e importante característica lleva a otro error de organización que posteriormente se produce: a falta del Comandante General de Marina el mando de las armas en la Provincia Constitucional del Callao recae en el Mayor de Ordenes del Departamento, y en su defecto en un militar: en el Comandante del Batallón de Marina si fuera coronel efectivo; pero si no tuviese esta clase y se encontrasen acantonados en esa plaza otros cuerpos del ejército, recaerá el mando en el primer jefe (militar) que invistiese mayor empleo efectivo[13].

La Marina de Guerra comienza, con gran lentitud, a salir por entonces del estado de postración en que oficialmente la declaró el decreto del 12 de enero de 1840 ("Su Excelencia, el Presidente,

considerando que en la actualidad la República no sostiene ningún buque de guerra armado; [y] que por estas circunstancias se hace necesaria la reducción del número de empleados de la Comandancia General de Marina y sus dependencias...") que dejó al Comandante General con un teniente segundo como ayudante, un oficial del cuerpo político como amanuense y un juez letrado como auditor, y que verificó una poda considerable en la Mayoría de Ordenes y en la Capitanía, disponiendo, finalmente, que "los oficiales de guerra y mayores que en virtud del precedente arreglo resultaren sin colocación quedarán sujetos al sueldo de desembarcados y con respecto a los demás particulares empleados... serán despedidos del servicio"[14]. Corresponde a la Comandancia General de Marina hacer los nombramientos de patrones de botes pertenecientes a las capitanías y de los de cabos de matrícula para todos los puertos. En general sus atribuciones se hallan bastante limitadas en cuanto a las capitanías, que están bajo su mando. No puede, por ejemplo, ordenarles que tomen gente, aunque sea matriculada, para las tripulaciones de los buques de guerra. "Las ordenanzas rigen en lo que no se opongan a las instituciones de la República; y por tanto la Comandancia de Marina no puede conservar la autoridad exclusiva que ellas le conceden, en atención al mando que los Prefectos ejercen y consideraciones que deben guardárseles"[15]. Tal conflicto de autoridad se hace particularmente difícil en el Callao, donde el Comandante General lo es del Departamento Marítimo del Callao, no obstante lo cual la autoridad del Prefecto limita por completo la esfera de sus atribuciones.

El reducido número de personas que coopera con el Comandante General de Marina es indicio que sus deberes y derechos no son muy amplios. El artículo 2º del Reglamento Orgánico expresa: "Para el despacho de la oficina de la Comandancia General, conservación y arreglo del archivo y autorización de sus providencias, habrá un ayudante secretario de la clase de jefe o de la de teniente 1º, un oficial subalterno del cuerpo político y un amanuense".

Las circunstancias que se han expuesto explican acontecimientos contradictorios y difíciles de entender, que se presentaban en relación con la Comandancia General de Marina. Por una parte se encuentra que durante el período 1852-1865, en varias ocasiones es desempeñada por personas ajenas a la Institución. En 1852, por el general Alejandro Deustua. En 1854, por el

general Francisco Vidal, quien deja este cargo para tomar el mando de la División de Caballería. En 1857, por el general Manuel Layseca. En 1860, por el general Nicolás Freyre. En 1861, por los generales J.A. Pezet y Pedro Diez Canseco. En 1965, por el coronel Juan Antonio de Ugarteche[16]. Por otra parte, la Comandancia General de Marina es cargo de relieve nacional, al que se nombra a los más distinguidos jefes de la Institución: Eduardo Carrasco (1850, 1855), Ignacio Mariátegui (1853, 1863), Domingo Valle Riestra (1864), para mencionar sólo unos cuantos. Hecho significativo relacionado con este último, a quien podría quizás calificársele como al más brillante marino de su generación, por la amplitud y hondura de sus conocimientos así como por su firmeza de carácter y la dignidad de su vida, es que al recibir, el 21 de julio de 1854, la noticia de su nombramiento, mientras se hallaba en Arica tratando de contribuir a la estabilidad del gobierno constitucional, contestó con una exposición sobre el estado en que se hallaba la Escuadra, a fin que apreciara la superioridad "la inutilidad de este nombramiento para el bien del servicio". "Nuestra marina militar", escribió corajudamente al ministro de Guerra y Marina, "se compone hoy de un número de buques de transporte, mal tripulados, sin arreglo ni instrucción militar y [que] solamente [se usan] para transporte de tropas" y para unir entre sí los diferentes puntos de la costa. "En este estado, añadió, no se puede ni se ha podido formar una escuadra organizada..., y hoy no pueden ser considerados como tales buques de guerra sin comprometer la reputación de los jefes que los mandan, porque ninguno de dichos buques podría resistir al ataque de una fuerza igual, y algunos, ni aún menor"[17]. No obstante, su pundonor naval lo llevó a aceptar el cargo en vista de la pésima situación política en que se hallaba el gobierno de Echenique. Asumió sus funciones sólo el 24 de noviembre de 1854, es decir, poco más de un mes antes de la victoria definitiva de Castilla en La Palma. No es extraño que encabezara la larga lista de jefes y oficiales que fueron separados del servicio por el nuevo gobierno.

Cinco meses y medio después del combate del 2 de mayo de 1866 se suprimió la "Comandancia General del Departamento Marítimo del Callao", porque "habiendo pasado a ser de la exclusiva competencia de la Dirección de Marina las principales y más amplias facultades que eran atribuidas a la Comandancia General del Ramo en el Dpto. del Callao, quedando por consiguiente restringidas las que actualmente ejerce ésta...", se le con-

sideraba inútil". En páginas anteriores hemos dado a conocer la opinión que sobre tal medida expresó el capitán de navío Miguel Grau en 1878, cuando era comandante general de marina.

3. EL COMANDANTE GENERAL DE LA ESCUADRA

El cargo y las atribuciones del Comandante General de la Escuadra no figuran en el Reglamento Orgánico de 1847, probablemente por hallarse consignados en el artículo 1º de la Ordenanza Naval (española) de 1802 todavía en vigencia. Dicho artículo expresa que "no siendo posible declarar en menudos detalles las grandes obligaciones, que toma sobre sí [dicho comandante general], deberá persuadirse a que en el mando universal e ilimitado, que le concedo sobre todos los buques e individuos de su Escuadra, está embebida mi confianza, y su general responsabilidad en todas las operaciones y materias de mi servicio; como quien de una parte tiene el lleno de autoridad que ha de menester, y por otra ha de poseer con magisterio los conocimientos propios para el desempeño de su dignidad en el primero y más distinguido destino de su carrera".

Como en el caso del *commodore* de la marina británica, se trataba en el Perú de un rango temporal pues la designación se había utilizado para quienes asumían el mando de varios buques a fin de realizar una expedición. Es cierto que el término se empleaba para el comandante de buque a quien se le otorgaba mayor categoría entre los que estaban en la rada del Callao, pero siempre con limitación. Esto fue claramente ratificado en un decreto del 6 de abril de 1854 que especificó que "cuando el Comandante General de la Armada se encontrase en la bahía del Callao, los buques de la escuadra que se hallaren en ella quedaban sujetos a las órdenes de la Comandancia General de Marina"[18]. Tan confusa situación no se había aclarado, por cierto, en la escasa mención que el Reglamento Orgánico de 1847 hacía de "los comandantes generales de escuadra o división"[19].

4. ORGANIZACION DEL SERVICIO A BORDO

Figura en el archivo privado de quien esto escribe el proyecto "Organización del servicio interno a bordo de los buques de la Armada Nacional", que el 22 de julio de 1858 fue presentado por Enrique Espinar al contralmirante Ignacio Mariátegui, por en-

tonces comandante general de marina, y del cual su autor dice que se basa "en el espíritu de las Ordenanzas navales... y las Ordenes Generales posteriores que se hallan vigentes". Aunque fue enviado a una comisión de comandantes de buques para que emitiera opinión, no sabemos si resultó aprobado y se puso en vigencia. No hemos hallado ningún otro documento sobre este asunto.

5. *COMANDANCIA DE ARSENALES Y MAYORIA DE ORDENES*

En el vocabulario naval español, y en el ámbito de los departamentos, apostaderos y escuadras, se ha denominado *mayor* al jefe que desempeñaba funciones semejantes a las del estado mayor en el ejército, entre las cuales se hallaba la de inspeccionar todos los objetos del servicio, en representación de su jefe. Tal advertencia ayuda a entender las atribuciones de la entidad que el Reglamento Orgánico de 1847 nombra (artículo 4º) en primer lugar entre las dependencias del Departamento de Marina: la Comandancia de Arsenales y Mayoría de Ordenes, que se encarga a un capitán de navío o de fragata que dispone de un ayudante de la clase subalterna y de un amanuense. Si se tienen en cuenta las aclaraciones que inician este párrafo, así como lo que la Ordenanza de 1802 dice sobre el "mayor general de escuadra" (Título 2º), y que el premencionado artículo 4º exprese que la citada comandancia es "el detall [del Departamento], el de sus dependencias y buques del Estado armados en guerra o transportes", permiten comprender la amplitud de atribuciones que se dio a la Comandancia de Arsenales y Mayoría de Ordenes, que tuvo a su cargo las siguientes funciones: la expedición verbal o escrita de las órdenes del Comandante General de Marina; el cuidado de su cumplimiento así como de todas las ordenanzas y reglamentos en vigencia y del régimen interior y exterior, para conservar la disciplina; la tramitación de todos los asuntos relacionados con la Comandancia General; la distribución del santo y seña y órdenes diarias sobre aprestos y sobre el servicio ordinario y extraordinario de los buques, oficiales y gente de mar, así como la habilitación adecuada. Todo ello guardando la debida atención a aquello que podía ordenar por sí mismo y aquello que sólo podía ordenar por delegación.

En dos oportunidades, e infructuosamente en ambas, se envió al Congreso proyectos destinados a crear en el ministerio del Ra-

mo una oficialía mayor para la Marina, como existía en los otros ministerios. Fue la primera, como se ha dicho, en 1858[20] y la segunda en 1864[21].

6. AUDITORIA DE MARINA

El artículo 3º del Reglamento Orgánico mencionaba la Auditoría de Marina como dependencia de la Comandancia General. La tenía a su cargo un juez letrado de alta categoría y competente en las causas de presas y otros del fuero de mar, quien despachaba "en primera instancia las causas privativas de este ramo, y los demás asuntos que correspondían a su conocimiento". Un decreto supremo del 29 de noviembre de 1844 había dispuesto que la auditoría estuviera a cargo del Juez Ordinario de Primera Instancia del Callao[22].

7. JUZGADO MILITAR DE MARINA

Debe tenerse en cuenta que mientras existió el fuero personal había dos clases de tribunales que juzgaban al personal castrense en asuntos civiles y criminales. Los primeros se sustanciaban y decidían por los jueces del fuero de guerra y lo mismo los juicios por delitos comunes, con algunas excepciones. Los "delitos de cuartel" (deserción, insubordinación, etc.) se juzgaban en consejo de guerra. "Antes de que se suprimiera el fuero personal cesaron las cortes marciales de tercera instancia y, suprimido que fue el fuero, desaparecieron todos los juzgados y tribunales privativos del fuero de guerra... Por consiguiente [desde los mediados de la década de los cincuentas] todos los juicios que se promovían a los militares por razones civiles o por delitos comunes se sometían a los jueces ordinarios del fuero común y los consejos de guerra entendían en el juzgamiento de los delitos de cuartel"[23] con la asesoría legal necesaria. Por cierto que en esta década la Marina de Guerra tuvo un eminente auditor: el Dr. Manuel Felipe Paz Soldán[24].

8. CODIGO DE JUSTICIA MILITAR

Por resolución legislativa del 20 de enero de 1863 el Congreso dispuso que "una comisión de dos senadores y cinco diputados formase un proyecto de código militar". Su texto, a diferencia de

lo que ocurriera en 1845, recibió la debida tramitación y la ley de 14 de enero de 1865 mandó su promulgación y su vigencia desde el 1º de mayo de 1865; pero la revolución surgida entonces [contra Pezet] hizo que este asunto quedase postergado, "por lo cual la Ordenanza española continuó rigiendo con las modificaciones introducidas por las leyes y decretos de la República"[25]. En esa comisión, como diputado, figuraba L. Germán Astete[26]. Se aprobó y se dispusieron los detalles de publicación el 14 de enero de 1865[27].

9. HACIENDA

No existen en el Reglamento Orgánico de 1847 disposiciones específicas sobre medidas administrativas y de control de gastos. El artículo 15º de las "Disposiciones Generales"[28] expresa que las "operaciones conducentes a la economía, y cuenta y razón del Departamento, y buques, así como a su ordenado sistema, serán escrupulosamente observadas y practicadas según las reglas prescritas en las ordenanzas de la armada en sus partes respectivas y demás resoluciones supremas vigentes sobre la materia". Es de suponer que la referencia que allí se hace es al título 21 ("De la cuenta y razón de pertrechos a bordo de los buques") y al título 22 ("De la cuenta y razón de los víveres a bordo") contenidos en la Ordenanza Naval de 1802[29].

Debe tenerse en consideración lo que al describir extensamente el puerto del Callao, hemos expresado en páginas posteriores sobre las relaciones que ligaban al Prefecto de la Provincia Litoral (y después Constitucional) con los asuntos económicos de la Marina Nacional.

10. CONTADURIA PRINCIPAL

De acuerdo con la tradición naval española y con el contenido de las Ordenanzas Generales (títulos 2º y 4º, trat. 6º), en los buques había por lo menos un contador, cuyas funciones principales, según se advierte en los títulos 19-22 de la Real Ordenanza Naval de 1802, eran llevar la cuenta y razón de todos los pertrechos del armamento y los de transporte o depósito, así como de los de víveres; tener a su cargo las listas de tripulantes y soldados de guarnición; otorgar testamentos y documentos de presas; certificar los consumos de géneros de todas clases; presenciar la ca-

REGLAMENTO

PARA LOS

CONTADORES DE LOS BUQUES

DE LA

ARMADA NACIONAL.



LIMA.
IMPRENTA DEL ESTADO, POR J. ENRIQUE DEL CAMPO
1867

MODELO NUM. 3.

ART. 10.

Resumen de la lista de revista del presente mes comparado con el del pasado.

	JEFES.			OFICIALES.				CLERO.		CONTADORES.				OFICIALES DE MAR.																MARINERIA.						MAQUINARIA.								GUARNICION.								
	CAPITANES.			TENIENTES.		ALFERES DE FRAGATA	GUARDIAS MARINAS	1.os	2.os	1.os	2.os	MAESTROS DE VIVERES	DESPENSEROS	GUARDAMANES.		CONDESTABLES.			CARPINTEROS.			CALAFATES			BRAZO	HERRERO	BOCA-FRAGUA	ARMERO	COSINERO DE EQUIPAJE	ARTILLEROS DE PRIMERA	ARTILLEROS ORDINARIOS	MARINEROS	GRUMETES	PAJES	1.os MAQUINISTAS	2.os Id.	3.os Id.	4.os Id.	AYUDANTES DE MÁQUINAS	CABOS DE FOGONEROS	FOGONEROS	CARBONEROS	CAPITANES	TENIENTE	SUB-TENIENTES	SARGENTOS.		CABOS.		SOLDADOS	TOTAL
	DE NAVIO	DE FRAGATA	DE CORBETA	1.os	2.os					1.os	2.os			1.os	2.os	1.os	2.os	3.os	1.os	2.os	3.os	1.os	2.os	3.os																			1.os	2.os	1.os	2.os		
Dotacion segun la revista del mes anterior.																																																
Altas hasta la fecha.																																																
Suman.																																																
Bajas.																																																
Tiene en el dia.																																																

V.º B.º
Media firma del Comandante.

Intervino.
Firma del Oficial de Detall.

Al Ancla Callao &c.
Firma del Contador.

MODELO NUM. 8.

ART. 20.

Buque tal.

Extracto de la cuenta de artículos navales consumidos en el expresado en Enero [ó en los meses de Enero á Marzo de tal año], con expresion del cargo que resultó en 31 de Diciembre anterior, de lo embarcado y consumido y existencia en el dia de la fecha.

CARGO.					DATA.		
Fechas de las partidas de cargo.	Existencia del mes anterior.	Embarcado	Suma.	Medidas.	Consumo.	Existencia actual.	Núm. de los documentos.
				CARGO DEL CONTRAMAESTRE			
				Alquitran dulce..... Lbs.			
				Aceite de linazas..... ... Gls.			
				Brin..... Yds.			
				Calabrote de manila de 15 á 10 pulgadas..... Lbs.			
				Escobillones ..... N.°			
				Merlin alquitranado..... Lbs.			
				Rasquetas..... N.°			
				Cargo del Piloto.			
				Cargo del Carpintero.			
				Y asi los demas cargos.			
				Fecha.			

V.° B.° del Comandante. Firma del Contador.

MODELO NUM. 31.

ART. 69.

Buque tal.

Estracto de la cuenta de combustible del expresado correspondiente al mes tal, o al trimestre de tal á tal mes, con expresion del cargo que resultó en 30 ó 31 del pasado, lo consumido y la existencia en la fecha.

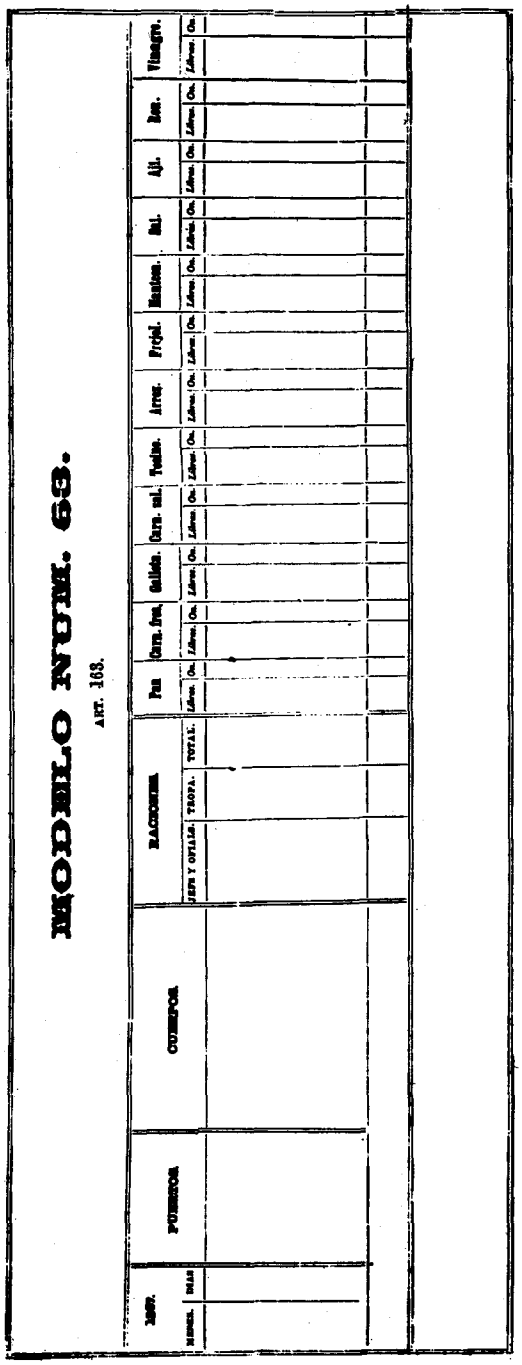
Fecha en que se embarcó y número del pedido librado.	CARGO. Existencia del mes anterior.	CARGO. Recibido.	CARGO. Suma.		DATA. Consumido.	DATA. Existencia actual.	Número de los comprobantes:
Dia 4 N.° 55	230	100	"	Dotacion treinta toneladas.	"	230	
" —	"	"	"	— — —	55	"	N.° 1
" 8 —	"	"	"	— — —	190	"	N.° 2
" 30—	"	150	"	— — —	"	"	
	230	250	480	— — —	245	230	

Fecha.

INTERVINE.
Firma entera del Oficial de Detall.

Firma entera del Contador

V.° B.°
Del Comandante.



MODELO NUM. 63.

ART. 168.

1867.		FOGONES.	CUARTOS.	RACIONES.			Pan	Carn. fres.	Galleta.	Carn. sal.	Tocino.	Arroz.	Frejol.	Harina.	Sal.	Aji.	Ron.	Vinagre.
MESES.	DIAS			JEFES Y OFICIALES.	TROPA.	TOTAL.	Libras. Oz.	Libras. Oz.	Libras. Oz.	Libras. Oz.	Libras. Oz.	Libras. Oz.	Libras. Oz.	Libras. Oz.	Libras. Oz.	Libras. Oz.	Libras. Oz.	Libras. Oz.

En 1867 se dio el primer reglamento de contabilidad para los buques, el cual contenía abundantes modelos de cuadros para uso administrativo.

lidad y cantidad de los pertrechos de guerra y boca y llevar el inventario del buque. Para el mejor desempeño de ese y otros servicios de contabilidad del Departamento de Marina, al comenzar la segunda mitad del siglo XIX todavía estaba en vigencia un decreto del 20 de junio de 1822 que, con el título 7º de la Ordenanza de Arsenales, señalaban en detalle las atribuciones de los contadores. Por su parte, el Reglamento Orgánico de 1847 dispone (artículo 5º) que un oficial del cuerpo político ejerza la función de contador-interventor, es decir, de contador principal ya que tal denominación le da autoridad para fiscalizar las operaciones de todos los otros de la Marina a fin que se hagan con legalidad.

11. CONTABILIDAD DE VIVERES Y "ESTRAORDINARIOS"

Debido a la pequeñez que la Marina de Guerra Nacional tenía por entonces, mediante un decreto del 22 de agosto de 1845 se organizó la contabilidad institucional en dos categorías de gastos: víveres y extraordinarios. La provisión de víveres se hacía por contrato con un empresario, quien suministraba las raciones de armada "en virtud de los documentos de recibo que se otorgaban por los buques y dependencias, con las formalidades que prescribían las ordenanzas". Estos recibos debían ser visados por la comisaría pagadora y tener el pase del Comandante General. Todos los demás gastos que no eran de víveres (pinturas, alquitrán, brea, remos, escobas..., faroles, lanilla, agujas, hilo, piola, útiles de escritorio, combustibles, licores, aceite, alumbrado, etc.) se consideraban como "estraordinarios" y para su abono se debía observar las mismas formalidades que para los víveres, "pero con la precisa calidad de manifestarse al Gobierno la necesidad de ellos y de recabar la aprobación consiguiente del gasto"[30].

Las contratas no excluían a los extranjeros, y se encuentra el caso que aun en períodos de crisis internacional el proveedor de los buques es un norteamericano[31].

12. DETALL

Para su servicio administrativo los buques tenían en su dotación un oficial de detall que controlaba el pormenor de los consumos y pertrechos, y un oficial del cuerpo político que en "diez y nueve cuadernos" llevaba la cuenta y razón de todos los gastos, desempeñándose como el contador al cual se alude en los párrafos precedentes.

Por razones que desconocemos el sistema establecido a base de esos dos oficiales no funcionaba en forma apropiada. Durante la década de 1850 se nombró una junta que examinó la situación y propuso medidas correctivas y renovadoras que el ministerio del Ramo, mediante un decreto del 7 de enero de 1863, puso en práctica. Los resultados de esta disposición no se tradujeron en un mejoramiento general de carácter inmediato según se puede apreciar en un informe de inspección fechado el 5 de setiembre de 1864. Este documento dio a saber que, con la excepción de un buque, la contabilidad continuaba desordenada (en un caso se carecía por completo de comprobantes justificativos) o por lo menos no se habían abierto los libros que el decreto premencionado obligaba a tener. En la mayoría de los buques, en cambio, el Detall estaba bien organizado[32].

En 1867 se puso en vigencia un reglamento de contabilidad para los buques de la Armada Nacional, preparado por el oficial del Cuerpo Político D. Manuel F. Llaque, que comprendía 193 artículos (divididos en las secciones "alta y baja de personal, cuenta de caja, pagamentos, artículos navales, pedidos de artículos navales, combustible, hospitalidades, oficiales de cargo, desarme de buques, cirujano, víveres para el consumo de las dotaciones, víveres para el consumo de trasportes, artículos de trasporte, maestranza y operarios de máquinas, comisario de escuadra y disposiciones generales") y 67 modelos de los formularios que debían usarse. En el mismo se advierte que los muy numerosos "cuadernos" que los contadores habían llevado en el pasado, fueron reducidos a siete libros (matriz, de caja, de artículos navales, de víveres pertenecientes al buque, de combustibles, de víveres y artículos de trasportes y de cargos a diversos individuos por avances, vestuario, falta de artículos, etc.), más dos copiadores: uno de comunicaciones y otro de ceses y certificados.

13. COMISARIA GENERAL

Con el término "comisaría", que desde el siglo XVI había existido en España para los servicios de abastecimiento, pago y alojamiento de las fuerzas terrestres, existió entre nosostros hasta 1840 la Comisaría de Marina, encargada de pasar revista de presencia a las tripulaciones y manejar los fondos destinados a la Armada. Cuando, como consecuencia de la Ley del 29 de Noviembre de 1839, el año 1840 se realizó el reajuste general de la estructura naval, mediante la resolución del 12 de enero[33] y la resolu-

ción del 11 de mayo de 1840, se determinó que la Comisaría General de Marina se refundiría en la General de Guerra y Marina y "sería servida por el Comisario General que lo es de marina, un oficial primero y un segundo del cuerpo político de la Armada, con un meritorio". El Reglamento Orgánico de 1847, en su artículo 27, sancionó una medida que se había tomado un año antes: "Refundida la comisaría de marina en la tesorería de la provincia litoral del Callao según el decreto del 29 de julio de 1846, será servida esta dependencia por un comisario de guerra y marina, dos oficiales subalternos del cuerpo político de la armada, y un amanuense". A juzgar por el contenido de la resolución del 11 de mayo de 1840, la tarea que este grupo de empleados debía desempeñar no era fácil y resultaba presumible que encontrara un progresivo aumento de dificultades conforme creciera el número de buques. En efecto, sometida tanto al ministerio de Guerra cuanto al de Hacienda, debía llevar razón detallada de todos los consumos militares y navales de cada uno de los buques, arsenales, apostaderos, almacenes, escuelas, etc., abriendo cuenta individualizada por los importes de edificios, máquinas y muebles, velamen, jarcia, casco, artillería y armas menores, cargando el valor de los repuestos y refacciones y del costo de los víveres consumidos y de las labores de maestranza. Debía, también, efectuar todos los pagos, certificando la presencia de cada uno de los individuos que figuraban en planillas. Seis meses después de haberse dictado esta disposición, es decir, el 28 de diciembre de 1847, tuvo que aclararse las funciones de esa entidad: "La Comisaría... ha quedado refundida en la Tesorería... y por consiguiente es claro que esta oficina debe arreglar los presupuestos del Departamento y Armada, fiscalizar las cuentas de cargo y consumo de cada buque, confrontar y examinar también las que rindan los capitanes de puerto; valorizar los presupuestos de víveres y útiles navales para la escuadra y trasportes, ejercer las atribuciones que la ordenanza naval le designa, llevar igualmente las que competen al Comisario o pagador en junta de departamento, y arreglar, por último, y conservar el archivo de contabilidad de marina, organizando por separado la cuenta de cada buque o dependencia, a fin de que, apreciando el Gobierno su monto total, puedan introducirse algunas mejoras y economías... Para que el Tesorero-Comisario ejerza cualquiera de estas funciones, puede librarse directamente la respectiva orden por la Comandancia General... que ... tiene sobre ella autoridad inmediata en todos los asuntos

de su instituto relativos al servicio de la escuadra... En materia del presupuesto para el suministro de víveres y repuestos navales... se examinarán todos por la junta del Departamento..."[34]. Esta tesorería del Callao dependía del Prefecto[35] y como oficina de administración de rentas manejaba todas las de la Armada[36]. El 16 de mayo de 1850, mediante una circular de la Dirección de Hacienda se estableció lo siguiente: "La Tesorería de la Provincia Litoral del Callao es la única que en sus cuentas debe manifestar los consumos del Departamento de Marina... Cualesquiera gastos o sueldos que se satisfagan en otra tesorería... deben datarse en clase de contingentes, como dinero dirigido a la Tesorería del Callao; sin omitir en la partida si corresponde a sueldos, víveres o repuestos navales... El presupuesto que se forme para el gasto, y la orden superior para hacerlo, se han de remitir a la Tesorería del Callao, para que lo examine y compruebe la partida que debe sentar..."[37].

No parece que esas disposiciones fueron favorables a una marina en expansión como la que se tuvo durante la segunda mitad del siglo XIX, la cual, además, había ingresado en un mundo tecnológico que por lo novedoso era complicado y que obligaba al uso de cada vez mayor número de artículos que eran desconocidos en el país. Además, la Comandancia General de Marina tenía que arreglar los asuntos económicos y administrativos con una entidad que dependía tanto del ministerio de Hacienda como de la Prefectura del Callao, circunstancias que en conjunto hacían a la tesorería provincial incapaz de satisfacer convenientemente las necesidades del Departamento de Marina y sus dependencias. Durante quince años la institución naval sufrió las consecuencias de esa medida, hasta que en 1864 el Comandante General de Marina dio a conocer la infortunada experiencia que se había recogido y manifestó que no había "una verdadera contabilidad en los almacenes de marina, ni en los buques de guerra, ni existían datos exactos sobre los consumos de víveres y pertrechos navales y de guerra por falta de unidad y dirección en las operaciones parciales de esas dependencias". Expresó que para hacer posible al Gobierno que conociera "lo que se gasta en todos y cada uno de los buques de guerra y su arsenal" era menester crear, como organismo del Departamento, una comisaría de marina a la cual quedarían subordinados los diversos almacenes. Con tal fin envió un proyecto de resolución que minuciosamente detallaba las atribuciones y deberes de tal comisaría, el cual movió al ministro

de Guerra y Marina a hacer notar al Congreso la urgente necesidad de crear la oficina sin la cual la Institución ya no podía pasarse. Para ello hizo una vigorosa presentación del asunto, en su memoria anual: "El cuerpo político de la armada, preciso me es decirlo, no ejerce abordo, como debiera, su influjo económico, no por negligencia, no por impericia en los comisarios y oficiales que lo componen, cumplidos por demás, y a cuyo celo por los intereses fiscales está librada la administración de marina, si por la falta de reglamentos que reformen las vetustas prescripciones de las ordenanzas generales, inadaptables ya en esta parte; y por la de un centro de acción en que vengan a estrellarse la actual rutina de documentos, la larga y pesada tramitación de pedidos, la complicada contabilidad de los diversos cargos de un buque. Este centro no es otro que el de la comisaría, cuya vital importancia se hizo general desde que se extinguió, refundiéndola en la Tesorería de la Provincia, cuyo jefe, activo e inteligente, por el recargo y complicación de sus labores y por su dependencia de la autoridad política, no puede dedicarse especialmente al arreglo definitivo de este cuerpo. Restablecida que sea la oficina, el comisario que se ponga a su frente, fiscalizando y normando de continuo las operaciones de contabilidad en los buques de guerra, obtendrá la colocación de sus subalternos según su idoneidad, conseguirá que los contadores lleven la cuenta y razón bajo un sistema uniforme, conocerá a todo momento la inversión de los útiles y repuestos navales, tendrá a la vista en sus libros el movimiento del almacén general y procurará que los pedidos por artículos navales y otros se hagan con arreglo a los pitipiés respectivos y a las listillas de presentes los estados por consumo de víveres, establecerá secciones de confrontación para el pronto examen de cuentas y del alta y baja del personal, y podrá manifestar en todo tiempo los gastos generales, los particulares de cada buque en sus diferentes cargos y los correspondientes a las dependencias del arma, y sobre tantas ventajas, descollarán la rapidez, regularidad y exactitud en este delicado servicio.- Milita también otra y muy poderosa razón para el restablecimiento de la comisaría, y es el aumento de nuestra escuadra y de las dependencias del arma, aparte del que próximamente vendrá con los preparativos que actualmente se hacen. Bajo tal concepto se considerará, en el proyecto del presupuesto para el siguiente bienio, los sueldos de sus empleados, a los que espero prestéis vuestra aprobación"[38] Lamentablemente no se tomó la medida que se solicitaba, quizás

a causa de las dificultades internacionales que se presentaron con España[39]. Cuando el conflicto bélico terminó gracias a la hermosa jornada del 2 de mayo de 1866, la Comandancia General de Marina insistió en su solicitud mediante un oficio que se envió acompañado de otro proyecto de creación y organización de una comisaría. El pedido fue rechazado mediante una cortés y conocida frase de réquiem: "téngase presente para su oportunidad"[40].

14. JUNTA DEPARTAMENTAL

A base de las "Actas originales de las Juntas de Marina" y las "Actas originales de las Juntas del Apostadero", que cita entre sus obras consultadas, Arrús expresa que a fines del XVIII se formó la Junta de Marina, compuesta del Comandante General de Marina, un jefe de Marina y dos tenientes de navío con mando de buque, organismo al que por decreto del 15 de julio de 1799 se cambió el nombre a "Junta del Apostadero del Callao" con el siguiente personal: el Comandante en Jefe de la Marina, un capitán de navío y un capitán de fragata comandantes de buques, el Comisario de Guerra y Ministro de la Real Hacienda y un teniente de navío comandante de buque. El 11 de abril de 1804 tomó la presidencia interina don José Pascual de Vivero, hasta el 8 de agosto de 1809 que pasó al Jefe de Escuadra, volviendo nuevamente a Vivero el 15 de setiembre de 1810, quien ejerció el mando hasta noviembre de 1816. "A cargo de esta junta estaba todo lo que se relacionaba con el Arsenal y la Marina, entendiendo en toda cuestión general y particular que se presentaba en el ramo administrativo y judicial de guerra, pago de sueldos, aumento o disminución de estos, gratificaciones, contratación de víveres, reparos de navíos, buenas presas de buques corsarios y contrabandistas... Esta junta dio por terminada su misión el 26 de junio de 1821"[41]. La última aseveración parece equivocada, pues la *Guía*.... de 1848 menciona al personal de la Junta "establecida el año 1772"[42].

En el Archivo Naval hay una sección (que no hemos examinado) que lleva el nombre de "Junta Departamental de Marina (asuntos económicos relativos a construcción, carena y armamento de los bajeles de guerra)".

15. DIRECCION DE OBRAS NAVALES Y JUNTA DE RECONOCIMIENTO

En 1848 existía la Dirección de Obras Navales y Maestranza, interesante entidad gremial que por entonces contaba con un di-

rector de obras, tres maestros mayores (de carpinteros de ribera, carpinteros de blanco y calafates), así como de un maestro mayor de cada uno de los gremios de aserradores, herreros, veleros y toneleros[43].

Se hallaba en actividad, en 1860, la Junta de Reconocimiento de Buques, a la cual se nombró ese año al capitán de navío Ramón Valle Riestra[44].

NOTAS AL CAPITULO VII

1. ELIAS-NIETO, t. VI, v. 2, pp. 575-576.
2. DE PANDO, 20.
3. Perú, *Leyes y Decretos del Ramo de Guerra y Marina,* 99.
4. GARCIA CALDERON, t. II, p. 732; AMNP. Ordenanzas navales. Resolución de la Mayoría de Ordenes, de fecha 11 de octubre de 1869.
5. *Real Ordenanza...,* 437-507.
6. GARCIA CALDERON, t. II. p. 732.
7. Perú, *Leyes y Decretos del Ramo de Guerra y Marina,* 94-117.
8. Constitución, 107, Artº 87.
9. Perú, *Leyes y Decretos del Ramo de Guerra y Marina,* 201-204.
10. Archivo Mariátegui, nº 615, 11 de agosto de 1865.
11. DENEGRI, v. 2, pp. 293-295.
12. GARCIA CALDERON, I, p. 805.
13. Decreto del 3 de diciembre de 1852, ct. GARCIA CALDERON, II, p. 484.
14. *El Peruano,* t. III, n. 6, 18 de enero de 1840; *vide* DENEGRI, 2, p. 30.
15. Decreto de 15 de setiembre de 1845, en GARCIA CALDERON, II, p. 485.
16. ACEHM-1852, carp. 53, legs, 21 y 23, documentos 49 y 219; 1854, carp. 55, leg. 28, doc. 53; 1857, carp. 58, leg. 18, doc. 18; 1860, paq: 0.1860.3, doc. s/n, Prefecto del Callao al Ministro de Guerra y Marina, Callao, 8 de diciembre de 1860; 1865, Paq. 1865-2, Prefecto del Callao a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 20 de noviembre de 1865.
17 ACEHM, 1854. Carp. 55, leg. 28, doc. 16. Valle Riestra al Ministro de Guerra y Marina, Arica, 2 de julio de 1854.
18. GARCIA CALDERON, t. I, p. 484.
19. Disposiciones generales, artículo 3º.
20. *Vide* ACEHM, 1858, carp. 59, leg. 3, doc. 63, Lima, 10 de noviembre de 1858, Secretario de la Cámara de Senadores a Ministro de Guerra y Marina.
21. *Vide* Perú, *Memoria de Guerra y Marina,* 1864, pp. 39-40.
22. GARCIA CALDERON, I, p. 234.
23. Circulares del 9 de abril de 1855 y 18 de noviembre de 1856, ctds. por GARCIA CALDERON, II, p. 381.
24. BASADRE, IV, p. 1863.
25. BASADRE, II, p. 791.
26. Perú, *Congreso,* 1862, p. 255, en que se nombra la comisión.
27. BELAUNDE, 78-79.
28. Perú, *Leyes y decretos...,* 119.
29. Perú. Ordenanza, 255-315.
30. GARCIA CALDERON, I, pp. 192-193.

NOTAS AL CAPITULO

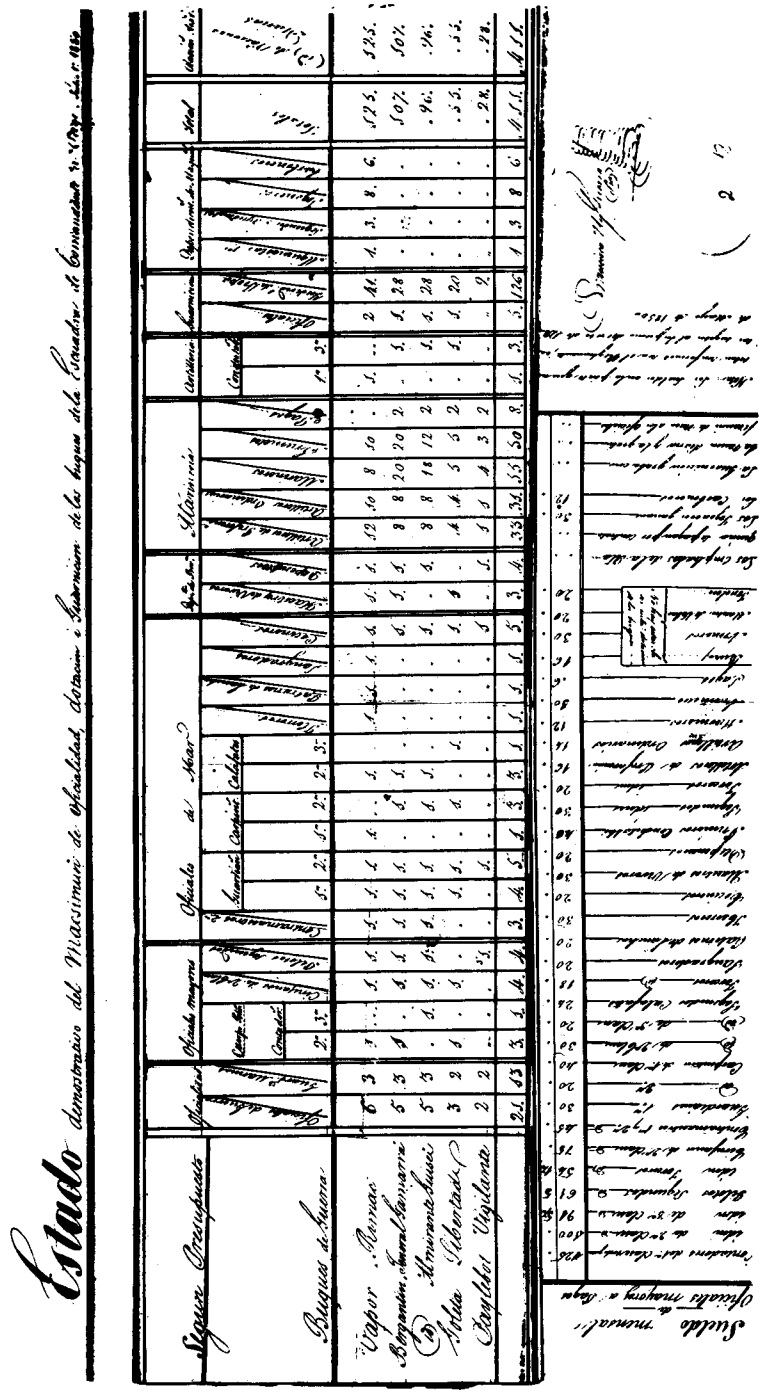
31. *Vide* NAUS, Notes From Peruvian Foreign Office, T 724, r. 6, Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de los Estados Unidos, Lima, 19 de setiembre de 1865.
32. AMNP. "Informe de la revista de inspección", 5 de setiembre de 1864, f. 1, 2, 3, 4, 5 y 6.
33. *El Peruano,* nº 6, Lima, 18 de enero de 1840, t. III, p. 23.
34. GARCIA CALDERON, I, pp. 359-360.
35. *Ibidem.*
36. GARCIA CALDERON, ob. ct., 357.
37. GARCIA CALDERON, I, p. 193.
38. *Memoria de Guerra y Marina,* 1864, pp. 35-37.
39. Archivo Mariátegui, Nº 1175, Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 3 de noviembre de 1864, con un anexo de 10 fojas.
40. Archivo Mariátegui, s/n. Antonio de la Haza a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 20 de enero de 1868.
41. ARRÚS, 91-93.
42. *Guía...*, 1848, p. 366.
43. *Guía...*, 1848, pp. 378-379.
44. ACEHM, 1860, carp. 61, leg. 1, doc. 33, Prefecto de Ica a Ministro de Guerra y Marina, Ica, 10 de agosto de 1860.- *Vide,* también, AGNP, Hacienda, Ministerio de Guerra y Marina, 1864, O.L. 465-575.

Capítulo VIII
EL PERSONAL

El 8 de noviembre de 1864, en una comunicación que al Secretario de Estado envió quien por entonces era el "contralmirante norteamericano" Farragut pero que estaba destinado a obtener los dos grados superiores (que fueron creados por el Congreso especialmente para él), le expresaba su profunda convicción de que el poderío naval del Norte no dependía tanto de una clase especial de buque, o de un cañón específico, sino más bien de oficiales y marineros que lo utilizaban: "...Pienso que el mundo se equivoca lamentablemente cuando supone que las batallas se ganan con este o aquel tipo de buque o de cañón. En mi concepto el *Kearsarge* hubiera capturado y hundido al *Alabama* tan pronto como lo hubiera hallado, dentro de las mismas circunstancias de organización y de personal. Es cierto que deben escogerse el mejor buque y el mejor cañón; pero tres veces en cuatro la victoria depende de quienes los manejan...". Consignamos estos conceptos del sobresaliente marino norteamericano que fue contemporáneo de los acontecimientos que en este tomo tratamos, para dar a comprender la importancia que concedemos a esta parte de nuestro análisis, que intencionalmente colocamos antes de ocuparnos del material a flote.

1. DE CONTRALMIRANTES A GUARDIAS MARINAS

En la etapa inicial de la República y de la creación de la Marina de Guerra Nacional, se estableció que era oficial de marina



Cuadro del personal con que debían contar los buques de la Escuadra Nacional, al 1º de julio de 1850. (M.N.P. Escuadra Nacional. Comandancia General de Marina, 1850. Doc. 2, f. 18).

DEPARTAMENTO DE MARINA.

MAYORIA DE ORDENES.

Estado General

QUE MANIFIESTA LA DOTACION QUE EN EL MES DE LA FECHA TIENE ESTE DEPARTAMENTO Y DEMÁS BUQUES DE GUERRA Y TRANSPORTES DE LA MARINA NACIONAL SEGUN LA LISTA DE PRESENTES QUE HA SIDO REMITIDA Á ESTA MAYORÍA DE ÓRDENES.

	TOTAL
DEP.to DE MARINA	204
FRAGATA CALLAO	433
FRAGATA AMAZONAS	454
VAPOR UCAYALI	136
VAPOR LOA	156
VAPOR TUMBES	121
VAPOR ISCUCHACA	60
VAPOR SACHACA	13
VAPOR HUARÁS	103
VAPOR LERZUNDI	113
BERG.n DE G.a GUISSE	120
FRAG.ta GEN.l PLAZA	29
FRAGATA ARICA	68
BARCA IQUIQUE	73
BERGANTIN MARTINA	63
PONTONES	112
TOTALES	2417

NOTA

Entre la gente correspondiente a Retenes se encuentra la Guarnicion de Plaza con su respectiva Oficialidad como pertenencia al Cuerpo Veterano de esta Capital

Mayoría de ordenes Callao Abril 1.o de 1859.

El personal de la Marina de Guerra en 1859 (*Memoria...*)

El personal de la Marina de Guerra en 1868 (*Memoria...*)

[illegible] *Comandancia Gral* [illegible] *de la Escuadra*

Estado General

QUE MANIFIESTA LA DOTACION QUE EN EL MES DE LA FECHA [illegible] BUQUES DE GUERRA Y TRANSPORTES DE LA MARINA NACIONAL SEGUN LA LISTA DE PRESENTES QUE HA SIDO REMITIDA

en la fecha — Á ESTA [illegible] *Comandancia General*

| | | |

"cualquiera de los individuos que sirven en los buques de guerra, desde alférez de fragata hasta capitán de navío. Cuando se habla simplemente de estos individuos se les da el nombre de oficiales de marina; pero en oposición de los miembros del cuerpo político y a los empleados en la reparación de cada buque, se les llama oficiales de guerra, para designar que a ellos está encargado el mando militar de cada buque", dice García Calderón, basándose en un decreto del 24 de noviembre de 1821[1]. Sobre el concepto que cuarentitrés años después, y en las gravísimas circunstancias en que el Perú sentía amenazada su independencia a causa de la agresión de una escuadrilla naval española, tenían sobre esos marinos las más altas autoridades del país, puede ilustrarnos la opinión expresada ante el Congreso Nacional por el ministro del Ramo: "Los generales, jefes y oficiales que lo componen [el cuerpo general], merecen la estimación del Gobierno, porque, instruidos en la ciencia de su arma, dan repetidas pruebas de su contracción al servicio y de la rígida disciplina que se observa en las naves que gobiernan. Pundonorosos e inteligentes, trabajan por prepararlas para un combate. Pronto, señores, lograrán su noble empeño; y cuando la hora suene, los veréis ostentar los quilates de denuedo y lavar con su sangre cualquiera mancha que se note en nuestro pabellón"[2].

1a. El personal de jerarquía superior

Las condiciones esenciales que deben existir para que de una manera permanente, fluida y eficaz se forme un cuerpo profesional de oficiales navales que consiga el éxito de su institución, se relacionan principalmente con seis aspectos que deberán ser tenidos muy en cuenta: el ingreso a la Marina de Guerra, la preparación integral de los oficiales, las condiciones del empleo, la efectividad en las promociones regulares, la forma que en el escalafón adopta la pirámide de empleos, y las previsiones sobre el retiro y jubilación. En el orden que acabamos de enunciar expondremos la manera en que la Marina de Guerra Nacional formó un cuerpo de oficiales, que estuvo lejos de ser perfecto pero que dentro de los patrones existentes a mediados del siglo XIX ocupó un elevado nivel nacional; y estimuló el perfeccionamiento del personal de mandos medios, adiestrando también a la marinería.

1b. Ingreso al servicio

La consideración inicial para que se forme un buen cuerpo profesional de oficiales es crear un flujo apropiado de ingreso re-

gular de adolescentes y jóvenes física y moralmente sanos, en número adecuado a las necesidades. Tal sucedió en nuestro caso aunque con dificultades que paralizaron a veces ese ingreso durante períodos variables, como ha de verse cuando tratemos de las instituciones formativas de oficiales así como de los cursos prácticos tomados en los buques.

Una observación previa que aquí debe expresarse es la que se refiere al principal requisito que se exigía a los aspirantes. Como decimos al tratar de la Escuela Naval, era condición de ingreso haber aprobado previamente, en colegios, cursos de carácter general que dieran una preparación apropiada para realizar estudios profesionales. En nuestra flamante república, como antes había ocurrido durante el período colonial, a la educación formal sólo llegaba una minoría de la *élite* económica-social, de tal manera que, sin que se hubiera buscado la situación, se caía en una preferencia que resultaba injusta en una república democrática, a tal punto que obligaba a nuestra Marina a realizar una selección de clase social que no existía en algunos poderosos reinos o imperios. En Gran Bretaña, por ejemplo, la aristocracia aparecía en la Armada Real en un 12% de hijos de pares y barones que, casi con certidumbre, llegaban a capitanes de navío. Los que provenían de la clase (*landed gentry*) que estaba inmediatamente debajo de la anterior, llegaban al 27% y su mayoría era de hijos de familias de un nivel social elevado pero en ciertos casos se trataba de modestos propietarios de tierras. Aproximadamente el mayor porcentaje de los oficiales (50%) estaba formado por hijos de "profesionales" (marinos, militares, sacerdotes, abogados, empleados públicos, médicos, artistas). Un 4% era de hijos de hombres de negocios y comerciantes, y un 7% había pertenecido a hogares de la clase trabajadora[3]. Esos niveles sociales eran en algunos casos inexistentes o no estaban delimitados entre nosotros. Mas puede afirmarse que en la Marina no había oficiales cuyos hogares hubieran pertenecido a la clase trabajadora y que, en cambio, a partir de Vivanco y siguiendo con Castilla, Echenique, San Román, Prado, Balta y Pardo Lavalle, presidentes todos del Perú, cuando no hubo un oficial que fuera su hijo, no faltó un hermano, o un sobrino; y que se dieron los casos de dos y hasta tres miembros de las familias de hombres que pertenecían al pequeño grupo dirigente nacional por su ancestro, su riqueza, su destacada posición intelectual o su importante peso político: Alayza, Aljovín, Alzamora, Aramburú, Astete, Balta, Benavides, Cas-

tañeda, Coronel Zegarra, Castilla, Canevaro, Corpancho, del Portal, de la Fuente, de la Guerra, de la Quintana, Elcorrobarrutia, Ferreyros, Freyre, García y García, Iturregui, Lavalle, Mariátegui, Ortiz de Zevallos, Oyague, Paz Soldán, Palacios, Pardo Lavalle, Pardo de Zela, Porras, Pedemonte, Riva Agüero, Raygada, Salaverry, San Román, Sanz, Távara, Terry, Tizón, Torre Ugarte, Tristán, Tudela, Torrico, Ulloa, Valle Riestra, Vásquez de Velazco, Vidal, Zavala, sin entrar a un detenido examen. Como ocurría con los oficiales británicos que pertenecían a la nobleza, los nuestros se movían entre parientes, relacionados, o amigos de sus familias que eran miembros del Consejo, Ministros de Estado, representantes diplomáticos, parlamentarios, o funcionarios públicos de categoría muy elevada, y esto aparece claramente en la correspondencia entre el comandante Manuel Ferreyros y su padre, Manuel Bartolomé Ferreyros, político y diplomático que fue varias veces ministro y plenipotenciario (correspondencia que poseemos gracias a la amabilidad de la familia Alayza Escardó). Es interesante notar que, como sucedía en Gran Bretaña, no se advierte que la excelente posición socioeconómica familiar de que gozaba la mayoría de la oficialidad naval influyera mayormente en beneficio de la Institución, o de quienes prestaban en ella servicios.

1c. El estudio-aprendizaje y el adiestramiento en el lugar de trabajo

Sin abandonar del todo el antiguo sistema de recibir directamente a bordo de los buques de guerra a adolescentes a quienes en pocos años había que transformar en oficiales, a mediados del siglo XVIII Gran Bretaña y las otras potencias marítimas europeas crearon escuelas o colegios destinados a dar instrucción teórica a jóvenes aspirantes a seguir la carrera naval. Tanta aceptación tuvo en el mundo este sistema que ya en 1794 se estableció en nuestro virreinato una institución de esa clase.

Se puede considerar que el propósito que se perseguía trató de alcanzarse mediante la influencia de los sistemas seguidos el uno en España y el otro en Gran Bretaña. El primer país guardaba respeto varias veces secular a su tradición cosmográfica, que alcanzó gran brillo durante el siglo XVI. España, por otra parte, durante el siglo XVIII había desarrollado métodos educativos que se caracterizaban por lo libresco y que se hallaban algo retrasados con respecto al desarrollo científico de la Europa occi-

dental. Esto explica el nombre pomposo de la institución que se fundó en el Perú: Academia Náutica. Gran Bretaña, por el contrario, era una nación en la que predominaba el practicismo y que se hallaba a la cabeza del adelanto tecnológico. De allí que en la reforma de 1806, el Real Colegio Naval de Portsmouth [de 1733] adoptó un *currículum* que comprendía, ciertamente, el estudio de los cuerpos celestes, irregularidades lunares, mareas y hasta el *Principia* y otras partes de la filosofía newtoniana, así como la solución de complicados problemas astronómicos; pero que también incorporaba lecciones de óptica; hidrostática, mecánica, generación y desarrollo de curvas de flexión y empleo de las mismas en la medición de superficies y de sólidos; proyectiles y su aplicación a la artillería; fortificaciones; resistencia de materiales sólidos, e historia naval y de los descubrimientos náuticos[4].

Se puede decir que buena parte del siglo XIX trascurrió en un estado educativo de vacilación que era el correlato del ambiente de cambio entre las marinas de vela y a vapor, la primera de las cuales había glorificado al astrónomo, al maniobrista, al caudillo del abordaje; mientras la segunda necesitaba al técnico, al mecánico, al que aplicaba principios científicos que le permitían hundir a su enemigo de lejos y con pocos pero poderosos cañones. Era, también, la competencia entre el adiestramiento y la enseñanza como métodos de formación del oficial. El adiestramiento era apoyado por el tradicional sistema de proteccionismos familiares, que no debió ser del todo malo puesto que permitió que se formaran sobresalientes marinos en Gran Bretaña, Francia y Holanda. Pero contra tal influencia se había erguido la marcha forzada a que las marinas eran empujadas por el rápido desarrollo de la ciencia aplicada y de la tecnología, que obligaban a la profesionalización a base de una sistemática enseñanza científica básica. Esto llevó a la adopción de dos medidas que repercutieron en el Perú. En 1829 Gran Bretaña abrió las aulas de Portsmouth a los oficiales jóvenes que se habían formado más o menos empíricamente. Además, como se notara que era imposible que en un establecimiento terrestre se crearan condiciones físicas y ambientales que impidieran la formación de "marinos de agua dulce", se impuso un largo y regulado adiestramiento abordo, a aquellos jóvenes que acababan los estudios en los colegios navales; y se crearon, por otra parte, buques-escuelas, como Gran Bretaña lo hizo en 1857.

Tal como sucedía en los países más desarrollados, en el Perú convivieron durante más de medio siglo los diversos métodos y técnicas de formación de oficiales que se habían heredado del período colonial, o que se habían adoptado posteriormente. Ha hecho notar ya el Dr. A. de la Puente[5] lo relacionado con la Academia Náutica de 1794, que dio origen a la Escuela Central de Marina, dirigida por el Cosmógrafo Mayor, capitán de navío Eduardo Carrasco. El Dr. Denegri, por su parte,[6] ha tratado de los eclipses y reapariciones posteriores de esa escuela, estas últimas siempre acompañadas de la presencia del anciano y sabio Carrasco (quien con razón expresó cierta vez "que en ella había empleado la mayor parte de su vida"). Casi todo lo que esos dos respetables autores han expresado corresponde al período durante el cual perduró la influencia española, en la manera de preparar a nuestros oficiales. Sólo hay que agregar que a la enseñanza formal que por entonces se daba, venía a sumarse el adiestramiento que adicionalmente recibían a bordo los guardias marinas, y que estaba prescrita en la Ordenanza Naval de 1802 (título 8º). Porque tal patrón perduró durante todo el resto del siglo XIX y, aunque parezca raro, todavía en la primera mitad del siglo XX, influyó en la metodología didáctica que orientó las prácticas anuales de nuestros cadetes durante los que se llamaron "cruceros de verano", y porque al examinarlo se aprecia la extensión y profundidad de los conocimientos prácticos que a mediados del XIX se exigían al guardia marina, es apropiado resumir el contenido del premencionado título 8º de la Ordenanza Naval de España que luego se hizo peruana.

Los guardias marinas se embarcaban llevando como instructores a algunos oficiales que eran seleccionados por el comandante general del cuerpo de guardias marinas; pero los de dotación del buque debían contribuir a la instrucción, y los comandantes de los buques estaban obligados a "zelar sus desempeños y reprehender y castigar sus faltas", comunicándolo a los "naturales jefes" de los jóvenes embarcados con los que no debían permitirse actos de familiaridad. Disponía que se tratase a los guardias marinas con decoro, pero que "los menores deslices contra la subordinación, respeto y obediencia" se castigarían "con el debido rigor".

La instrucción comprendía algo de aprendizaje mediante estudios teóricos, para lo cual se proporcionaba a los guardias marinas lugares para estudiar y realizar sus cálculos y otros traba

jos; pero, mayormente, se procuraba que los jóvenes aprendieran en forma práctica, viendo y haciendo. Esto comprendía su asistencia a las faenas de maniobra, pilotaje, artillería y otras, y también los servicios de guardias que debían realizar en el buque o fuera de éste, ya recibiendo los partes de los pilotos, artilleros, contramaestres y otros, ya ejecutando maniobras en la arboladura y velamen, lo cual se realizaba progresivamente, comenzando por las maniobras bajas y siguiendo, cuando habían adquirido soltura y destreza, con la maniobra alta y "el importante objeto de las descubiertas" hasta determinar, mediante el uso de anteojos, los aparejos, velas y cascos que permitían la identificación de buques avistados. Sin embargo, la parte más importante del adiestramiento práctico era la que realizaban bajo la instrucción de los oficiales de mar antiguos y experimentados en el servicio, a los que se concedían premios pecuniarios según el éxito que hubieran tenido en el adiestramiento de los guardias marinas. Este comprendía prácticas elementales (las obligaciones ordinarias de los pilotos, sargentos artilleros y artilleros de mar) y prácticas superiores (sobre las obligaciones de los oficiales de mar) y unas y otras se detallaban meticulosamente en las ordenanzas. Los resultados de este adiestramiento se medían mediante exámenes orales y también juzgando los libros que el guardia marina debía llevar, con los cálculos y croquis que estaba obligado a presentar. El comandante del buque otorgaba, si lo creía apropiado, un certificado que acreditaba los servicios prestados durante el destino[7].

Con la llegada de los marinos ingleses que abandonaron la escuadra de Cochrane y se quedaron a dar forma y dirigir los esfuerzos creadores de la Marina Nacional, apareció el patrón educativo británico. No tuvo al principio fuerza capaz de desplazar nuestra tradición española. La influencia anglosajona se reforzó a partir de la década de los cuarentas y seguramente adquirió su mayor valor en la década de los cincuentas. Esto es fácil de comprender si se consideran dos circunstancias. Es la primera, que un grupo apreciable de jefes y oficiales muy distinguidos hizo prolongadas visitas en Inglaterra para comprar buques y vigilar su construcción. En cuanto a la segunda, se relaciona estrechamente con la anterior: el material naval del Perú (cascos, propulsión, armamento, etc.) fue casi totalmente renovado en el lapso 1845-1870 y esto impuso la necesidad de que también hubiera que renovar la instrucción preparatoria de los oficiales. Como no



Los guardias marinas realizaban en las cofas, en todos los buques de guerra del mundo, el servicio de descubierta, según pintores británicos de temas navales. (Tomado de Charles Robinson, *vide* bibliografía).

se verificó un cambio violento sino progresivo, era de esperar que durante tal lapso se produjera, como vamos a constatarlo, una situación educativa de carácter muy fluido y en la cual se encuentran mezclados principios, métodos y técnicas tradicionales, con los nuevos en su época. Esto hace que el panorama se presente algo confuso cuando se trata de examinarlo, como pasamos a hacerlo rastreando ciertos antecedentes a fin de facilitar la comprensión del asunto.

En primer lugar hay que advertir que en el período político nacional que siguió al movimiento "restaurador", durante el cual no quedaban prácticamente buques de guerra peruanos y la situación era de anarquía, se dio el caso que durante once años no existiera ninguna escuela para preparar oficiales de una manera formal y regular, a pesar de varias disposiciones gubernamentales que se tomaron para crearlas, todas las cuales se quedaron en el papel que las contenía. Sólo el 9 de setiembre de 1845 se llegó a adoptar una medida que no era muy digna de alabanza y que causó posteriormente dificultades, pero que tuvo un carácter transitorio que salvó por entonces la situación: mediante un decreto supremo se dispuso que se podía admitir en el servicio de la Armada, para que obtuvieran nombramiento de guardias marinas, a quienes habían concluido en los colegios de educación de la República los estudios básicos de la matemática "y adelantado en el estudio de las matemáticas mixtas y Astronomía, exhibiendo en comprobante los certificados respectivos"[8]. Simultáneamente se permitió que los jóvenes guardias marinas que anteriormente hubieran hecho estudios teóricos pudieran realizar las prácticas a bordo de los vapores de la *Pacific Steam Navigation Company*[9].

Durante los años que siguieron comenzó a restablecerse la acción naval educativa, al par que el país entraba en un período de estabilidad política. El año 1847 resultó de gran importancia porque fue entonces que se hizo notar que había aparecido en nuestro medio naval una novedosa concepción sobre los principios en que debía basarse la formación profesional de la plana mayor. El envío de los oficiales jóvenes y guardias marinas a que tomaran un curso en el *Columbia College* de Nueva York, mientras se construía el *Rímac,* según nos lo da a saber Denegri[10], fue una medida que se adelantó en muchos años a los sistemas puestos después en práctica por nuestra institución. Ese año, también, en el Reglamento Orgánico al que varias veces nos hemos referido ante-



(Veáse la leyenda de la pág. 129)

riormente, se dictaron disposiciones precisas sobre la formación de guardias marinas: su número no excederá de cincuenta en la Escuela Central; su promoción a alfereces de fragata no podrá realizarse sino después de concluidos sus estudios teóricos, de aprobar un examen, de obtener una buena nota de concepto y de navegar cuatro años; se les acuartelará mientras cursan sus estudios teóricos, abonándoles el sueldo de su clase y una ración diaria; y no podrán ser embarcados "sin haber concluido antes una de las clases que forman el plan de enseñanza"[11]. En virtud de una de esas disposiciones los guardias marinas en instrucción comenzaron a vivir en común, provisionalmente en un local antes ocupado por el Hospital del Espíritu Santo[12].

Mientras se termina la construcción del edificio que en Bellavista va a servir a la "Escuela Central Militar", se toman las medidas que Denegri ha señalado[13]; hay varios nombramientos efímeros de personal directivo: el capitán de navío Ignacio Mariátegui, los coroneles Juan Gualberto Hevia y José Allende, el capitán de fragata Francisco Carrasco[14] y se dispone que en los Estados Unidos se adquieran "instrumentos de matemáticas"[15]. En 1850, por fin, trasladados a Bellavista los guardias marinas en estudios así como sus instructores, el 7 de enero se da el "Reglamento del Instituto Militar"[16], organismo educativo que está constituido por una compañía de cadetes militares y una compañía de guardias marinas "que componen la Escuela Central". En la *Memoria* presentada el año siguiente por el ministro del Ramo se expresa que la intención del gobierno de Echenique era establecer una escuela náutica "independiente del Instituto Militar que lleve adelante una fusión que no ha correspondido tanto como era de esperarse a las benéficas miras con que se adoptó"[17]. Las más importantes disposiciones de ese reglamento son las que a continuación se indican.

Las condiciones que se requieren para el ingreso en la Escuela Central de Marina no son, por cierto, muy exigentes: ser hijo de padres honrados, tener complexión robusta, salud completa y buena configuración, contar de diez a quince años de edad, saber leer y escribir correctamente, haber rendido examen de gramática castellana, y haber sido nombrado alumno por el ministerio del Ramo de acuerdo a las vacantes existentes. Además, los padres deben sufragar los gastos que les origine la compra de los uniformes y de los enseres (cama completa, servicio de mesa completo, lavatorio, escobillas, espejo, toallas, silla, baúl) y abonar

seis pesos mensuales, cantidad que aumenta en el caso que sean admitidos como internos según el decreto ampliatorio del 12 de octubre de 1852. Los uniformes que se han mencionado en líneas anteriores consistían en uno sencillo de cuartel (con gorra de hule o de paño, según la estación) y uno de paseo que se componía de sombrero apuntado sin plumas, franja ni otro adorno que la escarapela y media borla de oro en las puntas, florete, "petifrack" azul con botones de ancla, chaleco blanco derecho con botones de ancla, pantalón azul llano, y cordones de seda negra mezclada con oro para los alumnos de los cursos comunes y de oro para los alumnos de los cursos de especialización. Los cursos que acaban de ser mencionados eran seis, de seis meses cada uno, lo que sumaba tres años de estudios con quince días de vacaciones anuales. Los tres cursos del primer año y del primer semestre del segundo año eran para cadetes y guardias marinas, consistiendo de: Aritmética y Algebra, Geometría elemental, Planimetría, Estereometría, Trigonometría rectilínea, Geometría práctica y Algebra aplicada a la Geometría. Los tres cursos de especialización para los alumnos que seguirían la carrera naval comprendían: Trigonometría esférica, Geografía física y política, Cosmografía, Pilotaje astronómico, Arquitectura naval básica y Derecho de gentes con aplicación a la guerra. Se dictaban, además, clases sobre ordenanzas, dibujo militar, manejo de formularios y de documentos militares, francés e inglés, y se ejercitaba a los alumnos en esgrima y gimnástica. Tres veces a la semana se realizaban ejercicios de armas menores, y otros tres días ejercicios prácticos de táctica militar. Las pruebas privadas de aprovechamiento y los exámenes públicos tenían lugar en julio y enero de cada año, como resultado de los cuales se concedían premios a los alumnos que más destacaban, entre los cuales premios podía otorgarse un grado militar, a juicio del Consejo de Profesores y de acuerdo con el artículo 20 del Reglamento. Los guardias marinas que concluían con aprovechamiento los seis cursos eran preferidos para hacer el servicio práctico de primera clase en los buques de guerra.

A partir de 1850, y durante dieciocho años, la formación de oficiales se realiza de manera regular aunque no muy continua debido a que circunstancias de carácter político ocasionaron dos períodos de interrupción, que hubo en los segundos semestres de 1854 y de 1856. La primera irregularidad fue una consecuencia de la animosidad pública contra Echenique, quien al parecer utili-

zó personal de la Escuela para defender la estabilidad de su gobierno, a causa de lo cual las turbas la saquearon cuando tomaron Lima, después de la batalla de La Palma, ataque en el cual murió el cadete Nicanor Toledo, quien montaba guardia[18]. Como resultado de la difícil situación unos alumnos se marcharon a su casa mientras otros permanecieron en el Instituto hasta el 5 de enero de 1855. Como pasaron varios meses antes que se reabriera, algunos se retiraron definitivamente. Entre los últimos estuvo Luis Benjamín Cisneros, después distinguido poeta, novelista, financista y diplomático, quien en diciembre de 1854 había concluido el primer ciclo de estudios como guardia marina recibiendo la calificación de "excelente"[19]. En los primeros días de abril de 1855 se llamó por los diarios a veintiséis guardias marinas, de los cuales sólo acudieron ocho[20]. Fue poco después que el director Eduardo Carrasco presentó un nuevo plan de estudios, consiguió que la institución llevara el nombre de "Colegio Naval Militar", seleccionó profesores y logró la reapertura del mismo el 1° de agosto de 1855[21]. Según una relación del 4 de octubre de ese año, los cuarenta guardias marinas con que se abrió el Colegio fueron[22]:

Jeconías Sáenz
Salomé Porras
Arístides Aljovín
Manuel Villavicencio
Ramón Dono
José M. Silva
Felipe Meza
Pablo Luján
Manuel Suárez
Manuel Linch
Mariano de la Torre
Adolfo Recio
Manuel N. Reyes
Ramón Mascaró
José Coronel Zegarra
Macario Llaguno
Eduardo G. Mugaburu
Juan Oquendo
Luis España
Eduardo Carreño
Lino M. Cueto
Manuel Arriago
Martín Otero
Tomás Calderón
José Villegas
Ercilio Santiago
Constantino Carrasco
Napoleón Alayza
Daniel Ugarte
Antonio Jimeno
Rómulo Espinar
Pedro Tillit
Luis López
Juan de la Cruz Rojas
Ernesto Castañeda
Fernando Acuña
Manuel Gurt
Pedro J. León
Federico Cáceres
Exequiel González de Otoya

Además, había un grupo de 23 de dichos jóvenes a quienes el Director declaró excedentes. En lo que se refiere a la interrupción que hubo en los estudios del Colegio Militar a partir de los mediados de agosto de 1856, según documento oficial del ministerio respectivo se debieron a "las agitaciones posteriores al 15 de agosto de 1856"[24], es decir, el motín que dirigió el general Fermín del Castillo, en Lima, así como a la revolución que Vivanco encabezó, después de su proclama del 1º de noviembre de 1856, en la cual la Escuadra Nacional estuvo muy comprometida[25]. De paso, es de advertir que al examinar los documentos del período 1850-1860 se nota el empleo de varios nombres diferentes para designar a la institución. (Escuela Central de Marina, Colegio Militar, Colegio Central Militar y Colegio Naval Militar), así como en la clasificación del empleo de quien lo dirige (Comandante de la Compañía Mayor de Guardias marinas, o Director de Estudios de Guardias marinas, por ejemplo), esto último debido, al parecer, a la costumbre de emplear las antiguas denominaciones navales[26].

Don Eduardo Carrasco fue el gran personaje de los acontecimientos que aquí se historian. Desde 1830 capitán de navío, contralmirante en 1855 y fallecido en 1865 a la edad de ochentiséis años, era por entonces el jefe naval que gozaba del mayor respeto público[27]. Le tocó desempeñar el papel más prolongado y más eminente durante este lapso, como había acontecido desde la iniciación de la República, debido a su sólida preparación científica y profesional y, sobre todo, al vehemente y desinteresado desvelo que ponía en la educación naval, hasta el punto que en 1855, cuando inicialmente se presentaron dificultades económicas para implantar la importante reforma académica de ese año, el comandante Carrasco "los primeros días lo sostuvo [el Colegio Naval] con sus propios fondos, mientras el Gobierno le acudía con la renta de su dotación"[28]. Este mismo año, al parecer porque se opuso a que se tomara una medida punitiva inapropiada contra dos alfereces a quienes el Presidente de la República quería castigar, despertó la ira del fosfórico mandatario. A pesar de ello mandó Carrasco al ministro de Guerra y Marina una comunicación en que se quejaba del trato que había recibido del general Castilla y le dio a saber que no se acercaría más "al Gobierno, a menos que se le llamara". Este choque de dos temperamentos fuertes pero que se inspiraban respeto mutuo, no fue obstáculo para que poco después el Presidente dispusiera que correspondía a Carrasco la promoción al único puesto de contralmiran-

te que existía en la Marina de Guerra del Perú[29]. Fue Eduardo Carrasco el autor del plan para que se restableciera como entidad independiente la escuela naval, enviado al Gobierno en 1852[30], así como del plan de estudios para la misma[31].

Papel igualmente distinguido desempeñó en el instituto de formación de oficiales el capitán de navío Juan J. Panizo, quien llegó a la Escuela con un largo historial que comenzaba en los días aurorales de la marina de Guise y que mencionaba buen número de combates en los que había adquirido fama de bravo; tenía también prestigio naval y una dedicación profesional que lo había llevado a preparar el plan de señales de la Armada, según dice Vegas[32]. Panizo asumió la dirección en 1857, un momento conflictivo de política interna, y la tuvo a su cargo hasta 1864, afrontando los difíciles períodos del conflicto con el Ecuador y del inicio de la guerra con España. Durante más de ocho años realizó una dedicada labor cuya prueba es el proyecto que presentó para cambiar la estructura de la institución en una forma que era radicalmente opuesta a aquélla por la cual había luchado tánto el anciano Carrasco, asunto éste que analizaremos posteriormente[33].

También José Elcorrobarrutia estuvo muy ligado a la Escuela. Cuando era capitán de fragata, en 1851, comenzó a prestar en ella servicios, desempeñando varios puestos, entre ellos el de profesor de Trigonometría esférica, Pilotaje astronómico y Cosmografía, tarea en la que se distinguió tanto que en 1854 el Director del Instituto Militar pidió que se le otorgara un premio. Este mismo año pasó a otra colocación, volviendo a la Escuela en 1865, ya como capitán de navío y director[34].

El capitán de navío Ramón Ascárate se hizo cargo en 1854 de la dirección del Instituto Militar[35] y el capitán de navío Pedro José Carreño de la subdirección[36]. En el cuerpo docente figuraron como profesores durante el período en que Eduardo Carrasco tuvo la dirección de la Escuela, los capitanes de navío en retiro Pedro Carreño, Pedro Roel y José María Silva Rodríguez[37], así como los tenientes segundos en servicio activo Gregorio Casanova y Hercilio Cabieses[38]. Otro importante personaje naval que pasó por la institución fue el por entonces capitán de fragata Manuel Villar, quien el 30 de mayo de 1861 fue nombrado comandante de la compañía de guardias marinas, puesto que el fallecimiento de Fermín Ascencios dejó vacante[39]. Entre el elemento civil que colaboró hay que mencionar dos eminentes hombres de ciencia de

ese período histórico: Mateo Paz Soldán, que desempeñó las funciones de director del Instituto Militar durante un breve lapso[40], Antonio Raimondi, profesor de Física y Astronomía[41], y un distinguido educador: Agustín de la Rosa Toro[42].

Si es cierto que durante el período que historiamos el capitán de navío Eduardo Carrasco era un septuagenario ya muy próximo a alcanzar los ochenta años, poseía aún una brillante mentalidad creadora, dadas su amplitud de conocimientos y su incansable dedicación al estudio. La actividad educativa que había tenido en la Universidad de San Marcos, los trabajos científicos publicados, sus contactos con academias e instituciones europeas, sus conocimientos de idiomas extranjeros y un hábito investigador que lo mantenía siempre bien informado, hicieron posible que, a pesar de su ancianidad y sin haber tenido la oportunidad de desempeñar comisiones navales en el exterior, fuera el jefe de marina que mejor podía buscar las soluciones que la preparación de oficiales planteaba en un mundo profesional en profundos cambios. Esto lo demostró en el plan de estudios escolares que presentó al Gobierno en mayo de 1855 y que comenzó a poner en ejecución en agosto del mismo año. Tuvo el acierto de no variar la estructura académica básica, sino hizo que estuviera formada de dos partes diferentes la una de la otra pero al mismo tiempo complementarias. Las "clases inferiores" tenían *curriculum* que contenía el aprendizaje "absolutamente indispensable a todo oficial de marina". Los cursos eran, en su mayor parte, los mismos que se venían dictando sobre las ciencias matemáticas, geográficas y astronómicas; pero, de acuerdo con los adelantos que se habían logrado en el armamento, la táctica naval y la cartografía, así como considerando problemas administrativos que la introducción del vapor habían producido, se añadían al *curriculum* estudios de la técnica y la artillería navales, de hidrografía, y de aquellas partes de las ordenanzas que consideraban los asuntos jurídicos, políticos, económicos y contables. Las "clases superiores" o "estudios mayores" tenían por objeto especializar a los alumnos más sobresalientes, a fin de hacerlos "oficiales científicos para Ingenieros Hidráulicos, Constructores Navales, Maquinistas de Vapor, Astrónomos, etc." Para crear estos especialistas se adoptaba un *curriculum* de nivel académico más elevado y de mayor comprensión, y en cuanto a esto último es de suponer que algunos de los nuevos cursos eran optativos, de acuerdo a la especialidad que se perseguía. El plan mencionaba los si-

guientes: Geodesia y Topografía, Cálculo diferencial e integral, Geometría descriptiva, Física "con la teoría corriente de los vientos, corrientes y mareas", Astronomía, Mecánica "aplicada a las maniobras, máquinas de abordo y al vapor", Derecho Natural, Derecho de Gentes, Derecho Marítimo, Arquitectura naval y un compendio de la historia de la Marina. El número de alumnos regulares aumentaba de "cincuenta a sesenta", todos internos, y se creaba un curso especial de pilotaje, que era gratuito, para alumnos externos. Según parece, se sostuvo el criterio de someter a los jóvenes postulantes a una prueba previa de cuatro meses, como lo había propuesto el Director del Instituto, coronel M. Porras, en 1852[43].

Como se advertirá a través del párrafo precedente, nuestro plan de estudios de la década de los cincuentas incorporaba de manera acertada las disposiciones que en Europa y los Estados Unidos se estaban tomando para poner las escuelas de formación de oficiales al nivel de los adelantos que las marinas de guerra iban introduciendo. A fin de conseguirlo se adaptaron algunas medidas destinadas a proveer a nuestra Escuela Central de los libros e instrumentos que eran necesarios para la instrucción. Esto no era fácil en lo que se refiere a los primeros. Teníamos el tratado sobre máquinas a vapor que el capitán de corbeta Valle Riestra había traducido del inglés[44], así como el texto de astronomía escrito por Mateo Paz Soldán, obras ambas en castellano, de que se sirvieron los alumnos[45]. Pero faltaban otras en nuestro idioma que estuvieran al día sobre la gran cantidad de adelantos científicos y tecnológicos que durante los últimos años se habían introducido en las marinas de guerra, inclusive en la nuestra aunque en forma limitada. En 1858 se hizo en España la adquisición de un centenar de libros para la Escuela. Desgraciadamente las nuevas ediciones no habían sido revisadas por sus autores, quienes habían fallecido en o antes de la década de los treintas[46]. A esta pertenecían las obras de Francisco de Císcar sobre artillería, mientras que sus reflexiones acerca de las máquinas y maniobras de uso abordo eran de 1791. Los estudios críticos de Escaño sobre la Táctica eran a base de acontecimientos ocurridos en el siglo XVIII. Las obras de Gabriel Císcar, aunque también publicadas entre 1795 y 1803, en cambio, eran una apreciable ayuda para las enseñanzas aritméticas, trigonométricas, cosmográficas y astronómicas, pues este distinguido marino español las había escrito para la instrucción de los guardias marinas

de su patria y como no eran de nivel muy avanzado estaban todavía en vigencia académica. No hemos encontrado mención de que estuvieron en uso los libros de Mazarredo ni las *Conversaciones ...sobre la navegación* (1795) de Antonio de Ulloa. En lo que se refiere a las ayudas para la enseñanza, se encuentra que el modelo de una fragata se construyó en el Perú[47] y que se planeó, de una manera muy acertada, la instalación de un laboratorio de maniobra[48]. Además, a través de nuestro servicio diplomático se compraron en Europa los instrumentos necesarios : círculo de reflexión, quintantes, "estuches de matemáticas", dispositivos para las enseñanzas prácticas de carácter geométrico y astronómico, telescopio, cronómetros[49]. En 1860 también se adquirieron instrumentos para la enseñanza de la Física y la Artillería[50].

En lo que se refiere al ritmo de ingresos de alumnos, de egresos de guardias marinas para realizar sus prácticas abordo, de bajas y otros detalles similares, hasta que se terminen las clasificaciones de los archivos existentes no será posible trazar un cuadro con líneas seguras. Sólo cabe, por ahora, presentar algunos aspectos de este asunto para que el lector adquiera una idea general de la situación, durante el lapso que nos ocupa.

La primera información que encontramos sobre jóvenes en instrucción se refiere a un grupo de siete oficiales y guardias marinas (alférez de fragata efectivo Federico Castilla —hijo de D. Ramón—, alférez de fragata graduado Gregorio Casanos y guardias marinas Manuel Proaño, Parcemón Echandía, Nicolás Vásquez, Lino de la Barrera y Lizardo Montero),[51] en el buque-escuela *Mercedes,* y que a mediados de 1853 han concluido su instrucción práctica, a saber: "pilotaje con sus problemas de cálculos astronómicos, de estima y carteo; [actividades] marineras; ordenanzas navales que corresponden a su clase y a la de los oficiales subalternos, [e] igualmente manejo de la artillería"[52].

En 1854 están listos para incorporarse en los buques los siguientes guardias marinas que han terminado su curso teórico: Adolfo Cáceres, Mariano Reyes, Gregorio Icaza, Aurelio Arrieta, Nataniel Donayre, José Manuel Marquina, Simón Cáceres[53]. Aparece también este año, un síntoma muy significativo: dos jóvenes oficiales de las fuerzas terrestres solicitan se les permita tomar los cursos de la Escuela Central para incorporarse en las fuerzas navales. Se trata del alférez Salomé Porras y del subteniente Federico Salmón[54].

En 1855, cuando los sucesos políticos que ocurrieron al final del gobierno de Echenique llevaron a un cierre temporal del establecimiento, seguido de una encuesta entre los jóvenes, se realiza una investigación cuyos resultados parecen indicar que la Escuela Central, o el Instituto Militar del que ella forma parte, o la carrera naval como oferta para la juventud, no satisface las esperanzas puestas en ellas. Se hace por los diarios la convocatoria a una reunión de los guardias marinas que no tienen empleo, que son veintiséis en número, y sólo nueve se presentan, de modo que no es posible recoger la información que sería deseable. Sin embargo, se advierte que del grupo de los 8 de la promoción de 1852 únicamente tres han concluido sus estudios en la Escuela; que de los seis de la promoción de 1853, sólo uno ha aprobado hasta los cursos de aritmética y álgebra; que de los diez de la promoción de 1854, uno ha aprobado aritmética y álgebra y otro solamente aritmética, situación esta última que también acontece con un guardia marina que acaba de retirarse al comenzar 1855. Este mismo año ocurre un incidente relacionado con la utilización de los cursos de la Escuela Central para mejorar los conocimientos teóricos de los oficiales jóvenes, a ejemplo de lo que se ha hecho en Portsmouth. En Inglaterra ésta es una facilidad que se ofrece en beneficio de los interesados. En el Perú, por el contrario, ese procedimiento se convierte en una medida impositiva que llega a producir un conflicto en el caso de los alfereces de fragata Galindo y Montero, de la dotación de la naufragada *Mercedes,* respecto a quienes el Presidente de la República ha dispuesto que como castigo deben incorporarse al Colegio, seguir allí durante dos años el plan de estudios, ser examinados al completarlo y sólo volver al servicio después de obtener la aprobación de esas pruebas. En cuanto al primero de ellos, la comprobación de que se encuentra muy enfermo hace imposible el cumplimiento de la orden presidencial. Pero en lo que se refiere a Lizardo Montero, se niega a presentarse en la Escuela, lo que pudo deberse a dos razones. Este oficial era ya un hombre de 23 años que había hecho estudios en la Universidad de Quito y que durante dos años había estado en la *Mercedes,* en la cual había naufragado en mayo del año anterior, no habiéndose distinguido por su actuación. Además, no se caracterizaba por su docilidad y disciplina, como habría de demostrar el desarrollo de su agitada carrera naval. El Director del Colegio Naval tuvo que perseguirlo como a un delincuente, llevarlo preso a la Institución y mantenerlo en ésta con

centinela de vista. El comandante Carrasco informó al Ministro que no podía retenerlo "porque no hay tropa suficiente ni seguridad para responder de ningún preso", añadiendo, muy cuerdamente: "Agréguese a esto que dicho oficial no quiere estudiar y no se logrará jamás el fin que se ha propuesto el Gobierno, pues es evidente que no habrá fuerza humana que obligue a ninguno a que aprenda nada contra su voluntad"[55]. A Montero se le dio el grado de teniente segundo el 5 de octubre de 1856. Este castigo debió pesar hondamente en su destino, para llevarlo por una senda de resentimiento que no detuvo, por cierto, la victoriosa carrera del general Castilla, pero que, en cambio, perjudicó a la institución de dicho joven y a su patria.

Mediante ciertos comentarios expresados por el comandante Carrasco desde muchos años atrás, los altos jefes navales habían dado a saber su deseo de volver a contar con una escuela independiente para la formación de los guardias marinas. La creación del Instituto Militar no los había satisfecho. No se ha encontrado hasta hoy indicadores de la existencia de conflictos entre la dirección del Instituto, que generalmente estaba a cargo de militares, y la dirección de la subordinada Escuela Central que se encomendaba a marinos, ciertamente. Pero no es aventurado presumir que el anciano Carrasco, con su gran prestigio, ejercía presión para que se satisficiera el deseo existente. No en forma violenta, sino estudiada, el Gobierno decidió restablecer la antigua autonomía del colegio naval, medida que mereció la aprobación pública: "Con la más viva satisfacción hemos visto a S.E. el Libertador separar la escuela náutica de la de cadetes y ponerla bajo la dirección del más sabio de los oficiales de marina del Perú, el Sr. D. Eduardo Carrasco..."[56] dice un diario. A mediados de 1854 se dio al capitán de navío Ramón Ascárate la dirección del Instituto Militar. Este jefe lo cerró, anunciando que se continuaría en breve, a fin de preparar el cambio. Anteriormente se ha mencionado el nuevo plan de estudios que se adoptó al reabrirlo[57], circunstancia en que, nuevamente bajo la dirección de Carrasco y todavía en el local del antiguo Hospital del Espíritu Santo[58], tomó el nombre de "Colegio Naval Militar"[59].

Este nuevo período en que el ya contralmirante Carrasco volvió a la dirección del plantel educativo, no le reservó toda la felicidad que merecía. Si es cierto que desde el punto de vista académico vio la coronación de su obra, fue objeto de ataques por la prensa, que provenían de empleados del establecimiento cuyos

intereses económicos habían sido lesionados por las reformas de Carrasco, según parece. A principios de noviembre de 1855 se publicó en *El Comercio* de Lima un artículo anónimo en que se acusaba al Director de varias gestiones erradas en el desempeño de su cargo. Casi de inmediato y en el mismo diario, espontáneamente se pronunciaron dos personas deseosas de desmentir a los detractores y de poner en relieve las virtudes del anciano cuyo "nombre, por fortuna, está ligado y muy estrechamente a la reputación de este país que le debe servicios esclarecidos y eminentes"[60]. Quizás la injusticia de ese interesado ataque periodístico no lo afectó tanto como el hecho de que parte de la reforma que había logrado introducir en el Colegio Naval Militar, tuviera una duración muy breve. El general José Alvarez Thomas, quien con habilidad y energía estaba estructurando el arma de artillería militar, deseaba que sus oficiales fueran preparados en el Colegio, e hizo insistentes gestiones para conseguirlo[61]. La satisfacción de tal solicitud (de por sí muy meritoria) fue un "llover sobre mojado". El 8 de octubre del año anterior el general Castilla había dispuesto que en el Colegio Naval se preparase una sección del edificio para que los cadetes y oficiales jóvenes de las fuerzas terrestres recibieran "la instrucción teórica indispensable para el conocimiento de la profesión militar"[62]. Esta disposición fue como "el clavo del jesuita", pues no iba a pasar mucho tiempo antes que se nombrara al coronel Torrico director del instituto naval, con lo cual se volvió a la situación anterior a 1855.

Durante el lapso subsiguiente, que duró unos diez años y que comprendió los gobiernos de Castilla, San Román, Diez Canseco y Pezet, la institución educativa continuó realizando su tarea bajo la hábil dirección de Panizo, primero, y Elcorrobarrutia, después. Fue en este período que Baxley visitó el Perú dejando después en su libro un breve comentario sobre el "Instituto Naval Militar" que, expresa, el general Castilla ha reabierto, "y que en sus manos, sin duda, se convierte en pieza importante de la maquinaria con la que sin disimulo impone su arbitraria voluntad". De su local dice que el edificio no posee belleza arquitectónica, fortaleza ni disposición conveniente, ocupando toda el área del exhospital, con la excepción de dos pequeños patios. Da a saber que hay cuarenta guardias marinas y cincuenticinco cadetes militares, a los cuales se les enseñan todas las asignaturas de la educación general más dos lenguajes de los cuales el inglés es para los

guardias marinas y el francés para los cadetes "lo cual muestra la opinión del Gobierno sobre los méritos comparativos de las ciencias naval y militar de guerra"[63].

El año 1863 resultó interesante en el sentido de revelar enteramente la personalidad del comandante Juan Panizo. A base de una experiencia de cinco años a cargo de la institución educativa, extraño a pequeñas rivalidades y con acendrado patriotismo, el 26 de noviembre de 1862 envió al ministro de Guerra y Marina un proyecto de reestructuración del Colegio Naval Militar que seguramente dejó muy sorprendida y es probable que poco satisfecha, a buena parte de los jefes y oficiales de la Marina. Panizo explicaba al Ministro que no se apartaba de las disposiciones dictadas el 7 de enero de 1850 sino en aquello que consideraba inadecuado, añadiéndoles lo que creía conveniente. La base de su propuesta era unificar la enseñanza para futuros militares y marinos, aboliendo "los vestidos de guardia marina y cadete que sólo tienden a envanecer a los jóvenes y a crearles la perniciosa afición a deslumbradoras apariencias", suprimiendo las denominaciones de "Compañía de Cadetes y Compañía de Guardias marinas" para "extirpar esa especie de antagonismo funesto", y reduciendo a cincuenta el número total de alumnos lo que en su concepto resultaba "sobrado para el Ejército y la Armada". Proponía el nombre de "Colegio Militar" y un curso de cuatro años para los marinos y cinco para los militares, con un *curriculum* que en su parte más elevada comprendía dos idiomas extranjeros, táctica, fortificaciones, ordenanzas navales, dibujo natural y lineal, contabilidad, esgrima y "gimnástica".

Se nombró una junta muy idónea (el contralmirante Domingo Valle Riestra, los capitanes de navío Panizo y Francisco Carrasco, el coronel de ingenieros José Domingo Espinar y el de infantería Narciso Aréstegui), que introdujo modificaciones formales al proyecto original y aconsejó que el comandante Panizo completara la labor de la Junta, mediante un reglamento interno. Mas parece que no se hizo ningún cambio institucional, lo que pudo deberse a la difícil situación que se perfilaba ya en relación con España. Como en la acción de armas que sirvió de epílogo al conflicto bélico con ese país se distinguieron los guardias marinas del Colegio, y al respecto ha existido entre varios autores cierta confusión sobre los nombres de tales jóvenes, en el Anexo presentamos la relación del personal de esa institución. Creemos

también conveniente, para hacer notar la importancia que el Colegio había adquirido bajo la dirección de Panizo, dar a conocer el personal de examinadores de que se compuso el jurado respectivo en diciembre de 1863, según documento oficial: "El Director de Estudios, Manuel Ferreyros, Contra Almirantes Francisco Forcelledo y Domingo Valle Riestra, Generales de Brigada Baltazar Caravedo, Luis La Puerta, y Juan C. Torrico, Capitanes de Navío José Rosendo Carreño, José María García, Antonio de la Haza y Francisco Sáenz, Coroneles Manuel Vargas Guimet, Narciso Aréstegui, José Aniceto Robles, Manuel Velarde, Manuel Barredo, Francisco Bolognesi, Manuel Carvajal, Rectores del Colegio de San Carlos Juan G. Valdivia, del Colegio Guadalupe Luis Monsante, de la Escuela Normal Martín Dulanto y Director de Obras Públicas Mariano Felipe Paz Soldán"[64].

El 9 de agosto de 1866 se nombró director de lo que él llamaba "Colegio Militar", al coronel Joaquín Torrico, quien antes había ocupado este empleo, del 10 de febrero de 1854 al 28 de junio del mismo año. No fue halagadora para sus predecesores la idea que el nuevo director se formó de la institución cuando se hizo cargo de ella. En un documento oficial expresa que "viniendo de muy atrás", existía "desmoralización de los cursantes". "Todo revelaba", dice, "tantos elementos de reorganización, que a la verdad habría sido imposible para alguno reglamentar el establecimiento y traerlo al camino del orden, si no hubiese sobrado, como a mí, una firme voluntad para hacer que este Colegio, el primero de la República porque en él tiene cifradas sus esperanzas, desempeñara mejor sus funciones y fuese al fin, lo que estaba llamado a hacer en el país"[65]. Con el propósito de realizar la labor correctora que intentaba, Torrico tomó principalmente dos medidas. Se "resolvió a arrostrar la odiosidad de algunos padres de familia que querían excluir a sus hijos de las medidas de orden interno"[66], restableciendo un decreto del 30 de marzo de 1853 que disponía que los padres de familia pagaran una cantidad mensual para vestuario y servicio de sus hijos; y como según su concepto "se habían extinguido la subordinación, el espíritu militar y el amor a la profesión"[67], puso en práctica un reglamento, "implantado" por él [68], las disposiciones del cual "fueron extremadas por dos de los tres más tarde tristemente célebres coroneles Gutiérrez"[69]. Carecemos de pruebas para asegurar que esas

medidas u otras tomadas por el Director fueron la causa que produjo el conflicto. Mas el 15 de noviembre de 1866 los alumnos del Colegio "después de la cena, se amotinaron y comenzaron a dar voces en contra del coronel D. Joaquín Torrico actual director, y a favor del coronel Elcorrobarrutia, que lo fue antes de aquél. Los alumnos se introdujeron en el dormitorio y allí consumaron su rebelión cerrando todas las puertas y declarando que no saldrían de allí hasta que el coronel Torrico no fuera depuesto"[70].

Los cabecillas del movimiento eran el guardia marina José Gálvez y el alférez Leoncio Prado[71]. Este último, hijo del presidente de la República, aunque todavía un adolescente era ya veterano de las batallas de Abtao y el Callao (2 de mayo de 1866), lo que explica un comentario de *El Comercio*: "Hemos oído decir que muchos jóvenes que ya habían servido en los buques han sido pasados últimamente al Colegio; y así no extrañamos que suceda lo que sucede en la actualidad; ¿cómo podrá someterse al régimen severo de un establecimiento de educación militar a jóvenes que han gozado ya de cierta independencia y que han visto ya el mundo por un prisma distinto del de un colegio?"[72].

El motín sólo duró veinticuatro horas[73]. Pero sus resultados fueron serios. No estuvo la opinión pública a favor de medidas muy severas, en consideración de las edades de los alumnos[74]. No obstante, el 22 de ese mes, por medio de una resolución suprema, se expulsó a treinta alumnos. No empece lo ocurrido, del 2 al 9 de febrero de 1867 se realizaron los exámenes del año académico que no fue seguido de otro: el 20 de marzo de 1867 se dispuso que el Colegio fuera clausurado, situación en que permaneció aproximadamente tres años[75].

1d. Embarque de guardias marinas

El 13 de abril de 1850 se decidió hacer gestiones con Gran Bretaña, Francia y los EE.UU. para embarcar en sus buques de guerra a nuestros guardias marinas[76]. En la segunda parte del año se tuvieron las respuestas a las solicitudes que el Gobierno había hecho por intermedio de nuestros representantes diplomáticos, en el sentido que admitieran con fines de instrucción algunos guardias marinas en los buques de guerra de los mismos. Las respuestas fueron como sigue. En cuanto a Francia accedió de inmediato. Sólo se planteó el problema de que si iba a dárseles facultad de mando correspondiente a su graduación, lo propio era que

no usaran abordo la "escarapela" peruana[77]. Esto se resolvió; y en enero de 1851 se embarcaron en el *Algérie* varios guardias marinas. Trasladados después a otro buque estuvieron más de un año practicando. El 18 de abril de 1851 fueron desembarcados en Brest, de donde se trasladaron a Londres para incorporarse en la comisión que vigilaba la construcción de la *Amazonas,* al mando de Domingo Valle Riestra, y volvieron al Perú en dicha fragata. Las *Memorias* ministeriales correspondientes a los años 1851 y 1852 mencionan la permanencia de cinco guardias marinas en los buques de la Estación Francesa de la Oceanía y Costas Occidentales de América, y la segunda de ellas da cuenta de su trasbordo a la *Amazonas*[78], añadiendo que el Imperio ha aceptado embarcar a otros cinco. Se conocen detalles de uno de esos guardias marinas: Hercilio Cabieses. En 1851 se embarcó en el bergatín *L'Entropenant,* donde practicó pilotaje navegando entre Valparaíso y Panamá. Pasó luego a la corbeta *Serieuse,* en la cual fue a las Islas de la Sociedad, Tahití, Fatuiba, Valparaíso, Todos los Santos y Brest, de donde a finales de abril de 1852 pasó a Londres y se incorporó a la que iba a ser la dotación de nuestra *Amazonas*[79].

Extraoficialmente se enteró nuestro representante diplomático en Washington que el país rehusaba ya prestar este servicio para el común de los pueblos y que sólo hacía excepción con Prusia y el Brasil. En efecto, recibió nuestro ministro una categórica respuesta negativa[80]. Sin embargo, hubo una excepción pero no se debió a gestiones diplomáticas. Ignacio Dueñas, quien en 1845, y gracias a la ayuda de Domingo Elías, había comenzado a viajar en buques mercantes, da a saber en la relación de sus servicios que existe en el Museo Naval, que al llegar a los Estados Unidos en uno de esos viajes consiguió que lo admitieran en la Academia Naval de Annápolis, donde permaneció durante dos años como guardia marina, condición en que antes había estado en el Colegio Naval de Génova.

La Legación de Gran Bretaña en Lima consultó nuestro deseo al Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de S.M. Británica en el Pacífico, quien manifestó que él no podía acceder y que más bien debía pedirse el embarque en Londres. El encargado de negocios del Perú en Londres se dirigió verbalmente y por escrito a Lord Palmerston, quien dio una respuesta que fue remitida a Lima para que aquí "se determinara lo que se estimase más conveniente" respecto de la concesión que se hallaba dispuesto a hacer

el Gobierno de S.M. Británica[81]. La respuesta de la Legación debió ser afirmativa pues en 1853 había dos guardias marinas embarcados en buques de guerra británicos[82]. Uno de esos oficiales era hijo del capitán de navío J.M. Salcedo[83].

Fue muy acertada la utilización del viaje de la *Amazonas*, entre 1856 y 1858, para utilizarlo como un curso completo y valioso para los guardias marinas, ya que este buque estuvo casi un año en la mar y más de 200 días en puertos de Oceanía, Asia, Europa y costa atlántica sudamericana. Al cuidado del comandante Boterín fueron diecisiete guardias marinas[84]. La relación de los mismos es la siguiente: Ulises Delboy, Federico Palacios, Eduardo Rojas, Juan Bautista Cobián, Daniel de la Torre Ugarte, Gregorio Pérez, Benjamín Valle, Enrique Calmet, Eduardo Saravia, Salomé Porras, Mariano La Torre, Guillermo Black, Leandro Mariátegui, Rómulo Espinar, Juan Aliaga, Toribio Raygada, Francisco González[85], de los cuales murió del cólera, en Calcuta, Daniel de la Torre Ugarte. A este guardia marina Melo y otros autores le han atribuido nombres equivocados, pero el que nosotros empleamos se ha tomado de las listas de guardias marinas contemporáneos.

Como lo da a saber el Dr. Denegri, un decreto de enero de 1840 abrió la práctica profesional en la marina mercante, ya que el Estado no contaba por entonces con un número de buques apropiados para embarcar a los jóvenes oficiales, y seis años después tomó una medida similar con respecto al adiestramiento en máquinas y calderas utilizando los vapores de la P.S.N.C.[86]. Este atinado procedimiento siguió utilizándose por lo menos hasta el final del lapso que examinamos, y se hallan casos en que los embarques en buques mercantes se realizan en condiciones muy favorables para el aprendizaje. En 1867, por ejemplo, los jóvenes oficiales G. Roel, J. Benites, R. Herrera y L. Vidaurre se encuentran embarcados en la fragata *América* que capitanea el prestigioso jefe de marina Manuel Ferreyros[87].

1e. La Escuela Náutica de Paita

Como lo hace notar el Dr. Denegri[88], el 8 de enero de 1840 se creó la Escuela Náutica de Paita y se aprobó el reglamento que debía regirla. Hubo la tendencia a concentrar su acción en el adiestramiento de pilotos pero parte del personal preparado en Paita tuvo acceso a la fuerza naval como oficiales del cuerpo general[89].

El funcionamiento de esta institución educativa duró poco, con gran pesar local. De allí que desde que el general Castilla visitó la zona, con motivo de la expedición al Ecuador, las autoridades y el vecindario le pidieran insistentemente el restablecimiento de la escuela[90]. El Presidente hizo que se contestara que habiéndose establecido el Colegio Naval, en Lima, esa escuela "quedó necesariamente sin objeto". Pero hubo alguna causa que lo hizo cambiar de opinión pocos días después, ya que el 3 de enero de 1861 un decreto supremo "restableció en el puerto de Paita la Escuela Náutica que se organizó el 8 de enero de 1840" y, además, creó otra en el de Arica[91]. Esta última no funcionó. En cuanto a la paiteña fue nuevamente "flor de un día". Abierta bajo la dirección de Francisco Carrasco el 1º de marzo de 1861[92] hizo un penoso año académico con 20 alumnos a quienes el Director tenía que enseñarles todos los cursos, de modo que al llegar al final expresó sus "amargos sentimientos" y "la desengañadora recompensa" de que se le hubiera atacado por *El Comercio* de Piura[93]. Lo sustituyó el teniente 1º Manuel Cárcamo, en circunstancias en que se debían seis meses de alquiler de local[94]. También él tuvo que dictar todos los cursos. La Escuela se arrastró pocos años más, y de los aprobados, dos o tres pasaron a "los buques de guerra con los cordones de guardias marinas"[95]. "El último egresado se registró en 1867: José Antonio Cañote, quien luego de satisfactorios exámenes recibió el grado de guardia marina"[96].

1f. Empleo

Al terminar los guardias marinas sus estudios teóricos y prácticos de carácter profesional, era menester que el mercado de empleo para oficiales estuviera abierto a los egresados de la escuela y de los cursos. Naturalmente que el graduado deseaba una remuneración adecuada al servicio que prestaba, la que dependía de la escala de sueldos que daremos a conocer, así como esperaba estabilidad en el empleo, lo cual no siempre era posible a causa de las revoluciones. Contaba, también, con que si se restringía la demanda de nuevos oficiales, por causas fortuitas, una paga de sostenimiento entregada por la Institución, o medidas adecuadamente dictadas por la misma en beneficio del oficial, permitieran a éste la subsistencia, aunque fuera con ingresos reducidos. A pesar de que no se había previsto precisamente el caso, hubo una disposición que, afortunadamente, ayudó al cuerpo de

oficiales a sobrevivir cuando los huracanes políticos asolaban el escalafón dejando en la calle a buen número de personas. El decreto del 8 de enero de 1840, anteriormente mencionado, que autorizaba el embarco en buques mercantes, no sólo permitía que se computara como válido el tiempo de servicio en esos buques, sino también autorizaba que a los jefes y oficiales que navegaran como capitanes o pilotos, se les pagase dos tercios del sueldo que a los de su clase correspondía cuando se hallaban en calidad de "desembarcados", término que equivalía a la situación que después se denominó "disponibilidad". Esto ayudó a muchos jefes y oficiales que fueron *castigados* por autoridades arbitrarias, entre quienes hubo profesionales tan distinguidos como Grau y Ferreyros, que capitanearon buques mercantes.

La Institución, por su parte, de acuerdo con la modalidad del servicio naval, imponía a los oficiales permanencia en buques a flote o bien empleos en dependencias terrestres.

En cuanto a los sueldos el 1º de octubre de 1839, en Huancayo, por decreto supremo de Gamarra se derogó la escala que se había fijado para la Marina el 5 de setiembre de 1826, por el Consejo de Gobierno, y se la reemplazó por la de esa fecha[97] que, en su disposición y nomenclatura estableció un patrón que se siguió durante varios años pero que estaba en sus finales cuando comenzó el período que estudiamos. La "Lista de revista y ajustamiento de haberes del mes de setiembre de 1853 (resumen)"[98] que a continuación copiamos dará al lector una idea de esa escala.

Sueldos de los oficiales en 1853

	Haber	Descuento de montepío	Percibo
Capitán de fragata	166.5 1/4	6.3 1/4	160.2
2 tenientes 1º S/. 80.00 c/u	160	5.5	154.3
3 alfereces de fragata S/. 50.00 c/u	150	4.6 1/2	145.1 1/2
Gratificaciones			
La de mesa de un capitán de fragata S/.	37.4		
La de id de once oficiales S/. 25 c/u	275		

El 15 de julio de 1855 se dictó una nueva escala; pero no quedó completamente derogada la anterior. Las disposiciones de uno y otro decreto, combinadas, son las siguientes: "Desde el día 1º de agosto próximo se abonarán sus haberes a los individuos de la armada nacional, con sujeción a la escala siguiente:[99]

Sueldos de los oficiales en 1855

	Dotación anual	Gratificación anual de embarcados con mando.	Gratificación anual de embarcados sin mando.	Todo goce anual de desembarcados
Almirante	7,000	3,500	1,000	3,500
Vice-almirante	5,300	2,500	700	2,650
Contra-almirante	4,200	2,000	600	2,100
Capitán de navío	3,360	1,600	500	1,680
Idem de fragata	2,400	1,000	450	1,200
Idem de corbeta	1,740	700	400	870
Tenientes primeros	1,020	480	300	510
Idem segundos	780	360	300	390
Alfereces de fragata	660	360	300	330
Guardias marinas	240	350	300	120

	Dotación anual	Gratificación anual de embarcados	Gratificación anual de desembarcados
Oficial 1º del Cuerpo Político	1,200	300	600
Idem 2º de ídem	840	300	420
Idem 3º de ídem	720	300	360
Primer piloto	748	300	374
Segundo ídem	476	300	238
Tercero ídem	375	300	187

Para fines comparativos entre esas dos escalas de sueldos establecidas con un intervalo de dieciséis años, puede tenerse presente que en cuanto a los contralmirantes, las "dotaciones anuales" eran de S/. 4,000 en 1839 y de S/. 4,200 en 1855; la "gratificación anual de embarque con mando", era igual en ambas escalas así como la "gratificación anual de embarque sin mando", pero el "todo goce anual desembarcados" era en 1839 de S/. 2,000 y en 1855 de S/. 2,100. Con respecto a un guardia marina la "dotación anual" de S/. 216 de 1839 subió a S/. 240 en 1855; las gratificaciones de embarque con y sin mando no variaron en los 16 años, y el "todo goce desembarcados" de S/. 108 en 1839, subió a S/. 120 en 1855[100].

Antes que pasemos a examinar otros aspectos relacionados con la vida profesional de los oficiales, a manera de resumen es conveniente decir algo sobre el personal que la Armada obtenía como resultado de los procedimientos que utilizaba para el ingreso, y de la instrucción y el adiestramiento que daba de su plana mayor. La información (reservada) se debe al excelente profesional que se llamó Domingo Valle Riestra que, como tal, siempre se interesó en los problemas del personal naval. Se halla contenida en una larga y sesuda comunicación que como comandante general de la Marina elevó al Ministerio en 1862, la cual se puede consultar en el Archivo Histórico de la Armada.

El cuerpo de oficiales, dice Valle Riestra, debe estar compuesto por individuos instruidos y dignos, mas algunos hay que carecen de las cualidades que deberían exigirse pero que desgraciadamente olvidaron ciertos gobiernos que dejaban incorporarse guardias marinas que no resultaron útiles al Cuerpo. La consecuencia, da a conocer, es que se hallan oficiales subalternos, de los últimos grados, que no han aprendido ni los rudimentos del arte de navegar y cuyo embarque no se ha cumplido en forma adecuada por haberse verificado en pontones y en modestos y pequeños buques mercantes. Esto impone, según el informante, que se hagan ya obligatorios ciertos requisitos para ingresar en la clase de oficiales, a saber: 1º) cuando menos un año de práctica en buques de vela, 2º) examen, en el Colegio Naval, de las materias que indispensablemente deben conocerse, 3º) un nuevo examen de teoría y práctica ante una junta de jefes presidida por el Comandante General y 4º) una constancia "del buen comportamiento y delicada conducta", tomada del libro que en la Coman-

dancia General ha de llevarse a base de las recomendaciones reservadas que "deben pasar los Jefes de los buques".

A continuación de su informe el comandante D. Valle Riestra consigna una relación de guardias marinas, alfereces y tenientes cuyos antecedentes considera que debe dar a conocer al ministro del Ramo. Sus opiniones sobre este personal, que resultan interesantes para estudiar el aspecto coyuntural relacionado con los oficiales jóvenes de ese tiempo, son las que consignamos en el resumen por categorías que sigue, del cual por brevedad eliminamos los nombres que el interesado podrá hallar en el documento original.

Resumen por categorías

a) Alfereces con práctica en el "servicio de mar", pero sin estudios, a quienes debe exigírseles un examen "en la parte técnica para conferírseles un ascenso a un mando de buque": 9 (nueve).
b) Alfereces que necesitan pasar al Colegio Naval, por no tener estudios y poseer pocas aptitudes: 9 (nueve).
c) Alfereces "sin estudios ni aptitudes y de una conducta muy poco digna": 4 (cuatro).
d) Guardias marinas recomendables por su buena conducta y con estudios en el Colegio, pero faltos de práctica en buques de vela y que conviene conservar embarcados: 8 (ocho entre los cuales figura Elías Aguirre).
e) Recomendables por su buena conducta, pero con pocos o ningún estudio por lo cual necesitan ir al Colegio: 11 (once).
f) "Sin conocimientos ni aplicación habiendo ingresado la mayor parte en la supuesta clase de Pilotín", a quienes conviene pasar al Colegio 4 (cuatro).
g) "Sin conocimientos de ninguna clase y de tan mala conducta que no convienen en el Cuerpo": 13 (trece).
h) "Sin conocimientos y hace tiempo que se han ausentado": 2 (dos).

"No se consideran en esta relación (expresa el comandante Valle Riestra) los embarcados en la 'Arica', entre los que se encuentran algunos de poco aprovechamiento y de muy malos antecedentes. Se espera el informe reservado que sobre cada uno de ellos se ordenó al Comandante de ese buque que pasara a esta

Comandancia General, después de rendir su viaje. Tampoco se han comprendido en las listas a los que de antemano se hallaban a las órdenes del señor general Mariátegui, quien podría informar sobre ellos."

Además de los oficiales considerados en esa relación, dice, la Comandancia General se halla en el deber de mencionar "a quienes sin instrucción teórica y de malos antecedentes, no los encuentra útiles ni convenientes en ninguna colocación". De estos, da los nombres de cuatro tenientes primeros, cuatro tenientes segundos, un alférez de fragata y cuatro oficiales del Cuerpo Político.

1g. Estabilidad

La estabilidad en el empleo era en realidad fortuita, lo cual se debía a dos circunstancias que sólo iban a desaparecer con el transcurso de los años. Era la primera que la falta de una política naval que estableciera el número de naves que necesaria y permanentemente el Perú debía tener, haciendo adquisiciones que permitieran reemplazar a los buques anticuados, impedía que la Institución poseyera estadísticas de personal que evitaran los excesos y defectos numéricos. La segunda, y por cierto la peor en todo sentido, era que por razones políticas la Marina de Guerra Nacional era azotada por furiosos vendavales administrativos que destruían buena parte de ella: una revolución triunfante significaba muchas veces no sólo que se pasara al retiro, sino aun que se borrara del escalafón, a quienes habían permanecido fieles al gobierno constituido, o tenían la desgracia de ser parientes, o relacionados, de los políticos derrotados. La parte de este volumen en que estudiamos el empleo de los buques y del personal, contiene varios ejemplos de circunstancias de esta clase que alcanzan magnitud no despreciable, en la época de Castilla.

1h. Promociones

La Institución estaba obligada a ofrecer al oficial razonables oportunidades de elevar gradualmente su situación profesional y su situación económica, así como de mejorar su posición social. Mas este cambio progresivo tenía que considerar el hecho que el oficial, en virtud de su carácter, su habilidad, la experiencia adquirida y sus crecientes conocimientos profesionales, fuera

haciéndose cada vez más capaz de asumir responsabilidades mayores, a fin de entregar un rendimiento creciente a su cuerpo profesional y a su país. Esta reciprocidad de deberes y derechos se hacía presente a través de: a) de la remuneración, establecida mediante una escala de sueldos, b) el grado militar y c) el puesto profesional. En el lapso que estudiamos, los cambios que el uso del vapor y la nueva artillería habían introducido, comenzaban a romper las rígidas estructuras que hasta entonces habían existido. La fragata, por ejemplo, dejó de ser indefectiblemente un buque con un determinado número de cañones de acuerdo con su *status* entre las diversas clases de fragatas; y el capitán de fragata no tuvo, necesariamente, que ser comandante de una fragata. La profesionalización, por lo demás, había comenzado ya a separar el concepto de *ascenso,* del concepto de *puesto por ocupar,* o *cargo de planta,* lo cual llevaría, al comenzar el presente siglo, a la desaparición de la diferencia entre el oficial *graduado* y el oficial *efectivo,* que en los escalafones daba lugar a la aparición de confusos agrupamientos como "tenientes segundos efectivos y graduados de tenientes primeros".

Existió, infortunadamente, una apreciable falta de coincidencia entre los principios de orden y honorabilidad profesional que hemos mencionado y los hechos políticos que se presentaron en el lapso decimonónico. Esta penosa disparidad pertenece al pasado. Mas debe recordarse para que sirva como lección de aquello que no debe volver a suceder en la Marina de Guerra del Perú.

Al comenzar el segundo medio siglo decimonónico no habían variado mucho las disposiciones que en el pasado rigieron las promociones. "Para ser oficial de marina es preciso haber servido tres años de guardia marina, excepto los que se hayan encontrado en tres campañas, y hecho acreedores a una excepción por su mérito distinguido", seguía rigiendo desde el decreto de 24 de noviembre de 1821[101]. Y desde 1834 se había reglamentado como sigue: "Para que un jefe u oficial del cuerpo general y político de la Armada, pueda obtener ascenso, es necesario que haya pasado dos años en su último empleo, y que haya estado embarcado al menos uno sin interrupción. Los empleados en las dependencias de tierra necesitan doble tiempo para el ascenso... Como el objeto de esta disposición es que adquieran la práctica tan indispensable para posesionarse del pilotaje, táctica, maniobra, etc., basta que los Jefes y Oficiales estén embarcados en buques mercantes; pues se les computa ese tiempo como si navegasen en bajeles de

guerra... A fin de que tenga cumplimiento esta disposición, los ascensos de Jefes y Oficiales del cuerpo general y político de la Armada deben darse en virtud de propuestas, a las cuales se ha de acompañar precisamente la hoja de servicios, y un certificado que acredite que los propuestos han cumplido las condiciones indicadas. El Comandante General de Marina es responsable del cumplimiento de estas disposiciones"[102].

Las propuestas disposiciones no se adoptaron y quedaron las que eran viejas y, como ocurre muchas veces con lo que adquiera ancianidad, fueron dejadas de lado en casos particulares, y también en casos generales que producían inesperados cambios en el escalafón. Un artículo firmado por "Justicia Sea" apareció en *El Comercio* del 23 de abril de 1853, que expresaba que "cuando casi todos los guardias marinas y muchos de ellos sin escuela han sido ascendidos a la clase de alférez de fragata", se dejaba en el grado a Santiago de la Haza, añadiéndose que en esta forma se igualarían con él los nuevos oficiales, a pesar de que ya estaba once años en el grado[103]. Como acción masiva, por otra parte, puede citarse la disposición en que el 10 de marzo de 1858, asentado que fue el gobierno del general Castilla como consecuencia de su victoria sobre el presidente Echenique, aquél "concedió a nombre de la Nación y con su espontánea voluntad un ascenso general al Ejército y al siguiente grupo de jefes de la Marina:

Contralmirante	D. Ignacio Mariátegui
Capitanes de navío efectivos	D. Antonio de la Haza
	D. José María García
Capitán de navío graduado	D. Tomás Ríos
Capitanes de fragata efectivos	D. Federico Alzamora
	D. Francisco Sanz
	D. Benjamín Mariátegui
Capitanes de fragata graduados	D. Manuel Palacios
	D. Ignacio Dueñas
	D. Emilio Díaz
	D. Alejandro Muñoz
Capitanes de corbeta efectivos	D. Federico Castilla
	D. Amaro Tizón
	D. Hercilio Cabieses
	D. Samuel Palacios
	D. Gregorio Casanova
Capitán de corbeta graduado	D. Manuel Ferreyros"[104].

Es de notar que en esa ocasión se dispuso que pasaran dos suboficiales de la Marina de Guerra a formar parte de la plana mayor del Ejército: "Es acreedor a esta distinción y a la clase de Teniente de artillería el Primer Contramaestre de la Armada Nacional D. Luis Sandi que funcionó con serenidad y acierto en el ejercicio de su arma, y el Primer Guardián Marcos Matichi a la clase de Alférez también de artillería de marina; así como a la de Teniente de la misma arma al Alférez D. Carlos Solari"[105].

Infortunadamente lo que acabamos de citar sólo se cumplió parcialmente y en forma limitada, en particular debido a las restricciones que los altos jefes navales tenían para aplicar los reglamentos, frente a medidas que ciertos gobiernos dictaban sólo por conveniencias de carácter político. El capitán de navío Domingo Valle Riestra fue de los que más defendieron los fueros navales. Manuscrito con sus reconocibles rasgos de caligrafía, se encuentra en nuestro Archivo Histórico de la Armada un proyecto de ley que debió ser formulado por dicho jefe mientras desempeñó la comandancia general de marina (1862) y que estaba destinado a regimentar apropiadamente los ascensos, que "sólo podía conceder el Supremo Gobierno", hasta el grado de capitán de fragata y mediante la modalidad que en ese documento se establecía. Figuraban en el mismo dos prescripciones que de haberse adoptado legalmente hubieran acabado con muchas corruptelas y algunos abusos: se abolirían los ascensos que antes se otorgaban con el nombre de *grados* (teniente primero "graduado", por ejemplo), y se considerarían nulos y de ningún valor los ascensos que se concedieran "sin llenar estrictamente todos los requisitos" que en esa ley se establecían. Tales requisitos eran: a) los exámenes de promoción a que debían someterse todos los candidatos, de acuerdo a los programas que en forma resumida aparecían en el Proyecto, y b) los peculiares servicios que en cada clase debían rendirse para estar en aptitud de figurar en el llamamiento a examen. Estos servicios eran: por lo menos tres años de embarque, para los alfereces de fragata; por lo menos dos años de embarque o cuatro en dependencias de marina, para los tenientes primeros; y por lo menos tres años de embarque o cinco en las dependencias de marina, para los capitanes de corbeta. En cuanto a los capitanes de fragata, no se especificaban los años y tiempo de servicio, sino se establecía que "por sus servicios, aprovechamiento y buena conducta [debían ser aptos] para los distinguidos puestos, comisiones y mandos superiores y que por ordenanzas correspondían a [la] elevada clase de capitán de navío".

El lapso comprendido entre el inicio de la revolución contra Pezet y el breve período en que el general Pedro Diez Canseco desempeñó la más encumbrada función pública, vio una situación poco común, aun para el Perú, de ascensos y de destituciones. En marzo de 1865, con motivo de la exitosa resistencia que en Arica presentó el *Chalaco* al propósito que abrigaba el revolucionario capitán de corbeta Lizardo Montero, de apoderarse de ese buque, el gobierno constitucional de Pezet promocionó a clases superiores al capitán de corbeta Raymundo Cárcamo, al teniente primero Hipólito Cáceres, a los tenientes segundos Guillermo Black y Carlos Costa, a los alfereces de fragata Enrique Taboada, Rómulo Tizón, Narciso García y García, Ismael Lamas y Viriato de la Haza y a los guardias marinas Carlos Mifflin, Juan Mackleun, Juan Taboada, Federico Agüero y Ernesto Mendiola[106]. El 18 de abril de 1865 ese mismo gobierno dispuso que se anulara el registro existente en los escalafones, de todos los jefes y oficiales que estando en Arica, en el *Lerzundi, Tumbes* y otros empleos habían participado en la revolución encabezada por Montero[107]. A la caída de Pezet (8 de noviembre de 1865), el general Pedro Diez Canseco el 13 de noviembre mandó abrir juicio a los altos funcionarios del régimen depuesto, así como a los jefes y oficiales que habían servido a las órdenes de aquél[108]. El Comandante de la *Unión,* así como sus nueve oficiales y siete de sus ocho guardias marinas habían sido promovidos por el Segundo Vicepresidente Encargado de la Presidencia de la República, al terminar la revolución contra Prado[109]. Parecería que el caso del capitán de corbeta Lizardo Montero resultó especial entre lo particular. Como consecuencia de una consulta del Prefecto del Callao, realizada con fines administrativos, el oficial archivero respectivo del Ministerio de Guerra y Marina dio a saber que "con vista del libro de Tomas de Razón de los despachos expedidos" de la Armada, el 7 de marzo de 1865, informaba que: "a fjs. 43 vuelta se registra la Toma de Razón del Despacho de Capitán de Fragata, D. Lizardo Montero, expedido en 2 de Agosto y con la antigüedad de 5 de Marzo último, y a ff. 44 la de Capitán de Navío expedido en 8 del mismo"[110].

La falta de representatividad de la Marina de Guerra Nacional, a pesar de la alta calidad profesional de sus jefes y oficiales, así como del elevado *status* socioeconómico de las familias de que provenían, se hizo constitucionalmente manifiesta mostrando la situación disminuida que ha señalado el volumen Elías—

Nieto[111], cuando se aprobó la Carta Fundamental de 1860. "En la Armada no puede haber más de un Contra-Almirante", decía el artículo 121, a lo cual el artículo 138 añadía: "...los que se hallen en posesión legal de su clase, deben continuar en ella, no obstante esta disposición; pero a su muerte no pueden ser reemplazados"[112]. Esto, mientras en el Ejército Nacional había crecido el número de generales.

1i. Escalafón y rotación del personal

Con fines administrativos y del mejor servicio técnico el personal tenía que ser agrupado en un registro (el escalafón) en el que apareciera la adecuada proporción total de jefes, o de oficiales, existente en cada grado militar, así como la posición relativa de los individuos comprendidos en cada uno de esos grados. El constante examen de este registro o escalafón debía permitir una apropiada salida anual del servicio, en especial en los grados superiores, a cierto número de personas, para que los desplazamientos permitieran reemplazos de individuos, sin lo cual se paralizaría el flujo de personal que institucionalmente era indispensable a fin de evitar anquilosamientos perjudiciales a la eficacia operativa.

Como lista jerárquicamente ordenada de individuos de la corporación naval, que eso era el escalafón, si se toma al pie de la letra lo que en su sección segunda establecía el reglamento orgánico de 1847[113], conforme lo hace notar el Dr. Denegri[114], se hallaba perfectamente establecido el número de personas que debía tripular una fragata de 60, una fragata de 40 y un bergantín de 20. Pero la realidad tecnológica arrolló esa reglamentación casi inmediatamente después que se dictó, debido a los cambios en la artillería y los que introdujo el uso del vapor. Además, la urgencia con que los gobiernos tuvieron que adquirir buques de guerra, a causa de dificultades internacionales e internas, no les permitía escoger mucho; y, por último, se adquirieron con frecuencia buques pequeños que no eran propiamente capaces de considerarse "bergantines de 20". Como resultado de todo ello, lo que el escalafón *debía* representar se fue alejando cada día más de la realidad diaria, lo cual llevó a poner de lado lo que decía la "Sección Segunda" del reglamento de 1847, así como otros artículos relacionados con el personal. Sin embargo, parece que subsistió, aunque con cierta flexibilidad, la disposición que establecía la alternabilidad en los servicios a flote y en tierra[115].

Al aproximarse el Perú a la mitad del siglo XIX el escalafón naval estaba lejos de satisfacer los requisitos que se acaban de mencionar pero, como se verá, gracias a las adquisiciones de material a flote, en forma rápida fue objeto de un adecuado reestructuramiento.

Quien examina el escalafón de 1848[116] puede advertir la inapropiada situación a que había llegado la Marina de Guerra en cuanto a su personal de oficiales. No existía ningún contralmirante. Los capitanes de navío eran siete en número y tenían en el grado antigüedades que variaban entre 2 y 14 años. Uno ocupaba el puesto de comandante general y los restantes se hallaban en capitanías y otras posiciones de tierra, menos uno que se encontraba en la situación de "desembarcado", vale decir sin empleo. La realidad era que la Marina de Guerra se había debilitado tanto que no tenía ocupación que dar a los individuos de su mayor jerarquía.

Los capitanes de fragata eran 8 efectivos y uno graduado, y se hallaban en esa clase entre 3 años y 12 años. Tres figuraban como desembarcados, uno era subprefecto de Lambayeque, dos eran capitanes de puerto, dos desempeñaban comisiones en el extranjero y los otros ocupaban empleos en tierra. Los de corbeta sumaban 8 efectivos y 6 graduados, con antigüedades en la clase que variaban entre 4 y 6 años. Debido a la correspondencia que existía entre esta clase militar y los pequeños buques que poseíamos, 4 de los capitanes de corbeta eran los jefes en comando de unidades de guerra. De los otros, 5 estaban en capitanías, uno desembarcado, dos con licencias indefinidas, uno se hallaba en comisión en Chanchamayo y el resto en empleos terrestres.

De tenientes primeros únicamente había ocho, con una antigüedad en la clase que variaba de 3 a 13 años. Sólo uno se hallaba embarcado en buque de guerra, y del resto uno era subprefecto de Jauja y los otros estaban en capitanías y puestos de tierra, más uno desembarcado y otro enjuiciado. En cuanto a los tenientes segundos únicamente había 2, de los cuales uno con 13 años de antigüedad en el grado se hallaba desembarcado y el otro, con 2 años en la clase, estaba en el extranjero.

Los alfereces eran 10, con 2 y 6 años de antigüedad y de los cuales 4 estaban en los buques, uno comisionado en Europa, dos desembarcados, uno con licencia por enfermedad y el resto en capitanías. En cuanto a 32 guardias marinas con 1 a 10 años en el grado, 20 se hallaban a bordo, cuatro en comisión en Europa y los 8 restantes desembarcados.

En los dos rangos extremos del escalafón se encontraban personas que los poseían en calidad de "honorarios": un capitán de navío y 3 guardias marinas de los cuales dos estaban embarcados.

Como es fácil advertir las características enunciadas eran indicios de una falta de fluidez en la carrera naval que producía irregularidades tales como exceso en los capitanatos y defecto en los tenientazgos. Se había establecido un escalafón rígido, que podía mantener a los individuos durante largo tiempo tanto en los grados superiores como en los inferiores provocando el vacío en las clases intermedias: había 30 jefes, 10 tenientes y 42 alféreces y guardias marinas.

No es de suponer que una situación como la que existía era fácil de cambiar, pero durante los dos gobiernos del general Castilla comenzó la transformación. Lo más importante fue que el escalafón se abrió hacia arriba. Después de muchos años en que no se había concedido el grado de contralmirante se le dio a Francisco Forcelledo el 8 de agosto de 1849[117]. Después se le otorgó a Eduardo Carrasco, en 1855, en homenaje a su larga y fructífera carrera y, por último, lo obtuvo Ignacio Mariátegui luego de la derrota de Vivanco. En 1858, el escalafón quedó como sigue, con posterioridad a los ascensos otorgados el 10 de marzo de ese año: 3 contralmirantes, 19 capitanes de navío, 9 capitanes de fragata, 11 capitanes de corbeta, 17 tenientes primeros, 18 tenientes segundos, 40 alféreces y 29 guardias marinas, lo cual daba un total de 146 oficiales "de guerra", cifra bastante mayor que la de 82 que correspondió a 1848. Debe añadirse a los 146 mencionados, los siguientes efectivos del Cuerpo Político: 9 comisarios, 17 oficiales primeros, 10 oficiales segundos, 14 oficiales terceros, 2 cirujanos de primera clase, 5 cirujanos de segunda clase, 7 primeros pilotos y 7 segundos pilotos[118].

No parece que hubiese que dar entera fe a las cifras que proporcionan Leubel[119] y Martínez[120], para 1860 y 1861, respectivamente. Para 1864, en cambio, tenemos la siguiente estadística oficial en la cual la "Artillería de Marina" debe considerarse en formación y no realidad técnica todavía:

Resumen

Cuerpo general[121]

Contralmirantes	4
Capitanes de navío	16

ídem de fragata	15
ídem de corbeta	17
Tenientes primeros	39
ídem segundos	33
Alfereces de fragata	67
Guardias marinas	61
	252

Cuerpo político

Comisarios de marina	3
Oficiales primeros	17
ídem segundos	19
ídem terceros	12
	51

Pilotos de la Armada

Primeros	1
Terceros	1
	2

Artillería de Marina

Tenientes	3
Alférez	1
	4

Los escalafones del 1º de agosto de 1851 y del 20 de julio de 1870, que en este volumen reproducimos, permiten tener una idea general sobre la evolución que en cuanto a personal experimentó la Marina de Guerra Nacional en el lapso de casi veinte años. Como puede apreciarse, en primer lugar hubo en la Institución un importante crecimiento en el número de sus jefes y oficiales, que en cuanto al Cuerpo General pasa de 57 a 311. Pero, además, la falta de proporciones en lo relativo a las cantidades en cada grado militar, que en 1851 mantiene todavía el escalafón totalmente cerrado en su nivel superior, desaparece en forma conveniente. En 1851 el número de capitanes de navío es igual al número de tenientes segundos y el de capitanes de fragata es doble al de tenientes primeros, aberraciones que en 1870 han comenzado a disminuir, con excepción de las inaparentes cantidades que de capitanes de fragata hay en relación con el de alfereces de

Número 8.

Escalafon general

DE LA

ARMADA NACIONAL.

CONTRA-ALMIRANTES.

Forcelledo	D.	Francisco	8	de Noviemb. de	1849

CAPITANES DE NAVIO.

Carrasco	D.	Eduardo	1	de Febrero de	1830
Hladoy	»	Juan	28	de Enero de	1834
Boterin	»	José	19	de Febrero de	1834
Panizo	»	Juan	30	de Octubre de	1842
Sauri	»	Manuel	24	de Febrero de	1843
Valle-Riestra	»	Domingo	28	de Julio de	1848
Salcedo	»	José Maria	23	de Junio de	1851

IDEM GRADUADOS.

Haza	D.	Manuel	29	de Julio de	1848
Mariátegui	»	Ignacio	Idem	idem	idem
Haza	»	José	15	de Marzo de	1851
Carrasco	»	Francisco	Idem	idem	idem
Silva Rodriguez	»	José	Idem	idem	idem

IDEM DE FRAGATA.

Salmon	D.	Estevan	31	de Diciembre de	1832
Haza	»	Manuel	27	de Febrero de	1841
Haza	»	José	18	de Agosto de	1842
Pastrana	»	Miguel	11	de Marzo de	1843
Carrasco	»	Francisco	22	de Julio de	1844
Mariátegui	»	Ignacio	3	de Julio de	1845
Silva Rodriguez	»	José Maria	31	de Octubre de	1849
Valle-Riestra	»	Antonio	15	de Marzo de	1851
Carreño	»	Pedro José	Idem	idem	idem
Carreño	»	José Rosendo	24	de Julio de	1851

CAPITANES DE FRAGATA GRADUADOS.

Roman	D.	Francisco	14	de Agosto de	1848
Haza	»	Diego	30	de Setbre. de	1850
Azcárate	»	Ramon	15	de Marzo de	1851
Elcorrobarrutia	»	José	Idem	idem	idem
Noel	»	Juan	30	de Setbre. de	1850
Roel	»	Pedro	15	de Marzo de	1851

÷6

CAPITANES DE CORVETA.

Alzamora	D. Damian	18 de Agosto	de 1842
Haza	» Diego	Idem idem	idem
Villar	» Manuel	7 de Noviemb.	de 1842
Rios	» Tomas	7 de Marzo	de 1843
Roman	» Francisco	12 de Marzo	de 1843
Azcárate	» Ramon	20 de Marzo	de 1848
Elcorrobarrutia	» José	29 de Julio	de 1848
Noel	» Juan	Idem id.	idem
Roel	» Pedro	Idem id.	idem
Urbieta y Guerra	» Francisco	30 de Setbre.	de 1850
Avilés	» Ramon	Idem id.	idem
Balareso	» Miguel	Idem id.	idem
Santillan	» Pedro	Idem id.	idem
Valle-Riestra	» Ramon	Idem id.	idem

IDEM GRADUADOS.

Vieira	D. Domingo	14 de Diciemb.	de 1842
Guerra	» Joaquin	10 de Mayo	de 2843

TENIENTES PRIMEROS.

Doyhararte	D. Antonio	11 de Marzo	de 1843
Guerra	» Joaquin	21 de Marzo	de 1843
Vieira	» Domingo	20 de Mayo	de 1843
Castro	» Carlos	29 de Julio	de 8844
Huertas	» José Benito	29 de Julio	de 1848

TENIENTES SEGUNDOS.

Garcia	D. José Maria	29 de Julio	de 1848
Haza	» Antonio	20 de Noviemb.	de 1849
Manrique	» José	Idem idem	idem
Mariategui	» Benjamin	30 de Setiembre	de 1850
Sanz	» Francisco	Idem idem	idem
Haza	» Pedro	15 de Marzo	de 1851
Becerra	» José	19 de Abril	de 1851

IDEM GRADUADOS.

Palacios	D. José Manuel	20 de Novbre.	de 1849

ALFÉRECES DE FRAGATA.

Palacios	D. José Manuel	29 de Julio	de 1848
Cárcamo	» Raimundo	Idem idem	idem
Tizon	» Amaro	20 de Noviembre	de 1849
Pardo de Zela	» Juan	Idem idem	idem
Haza	» Santiago	Idem idem	idem
Alzamora	» Federico	Idem idem	idem

Faming	» José Manuel	2 de Agosto	de 1850
Zelaya	» Gaspar	15 de Marzo	de 1851
Vargas	» Marino Adrian	Idem idem	idem
Melgar	» Manuel Mariano	Idem idem	idem
Palacios	» Samuel Martin	Idem idem	idem
Tristan	» Francisco	25 de Junio	de 1851
Victor del Valle	» Juan	8 de Julio	de 1851

ALFÉRECES DE FRAGATA GRADUADOS.

Ilador	D. Federico	20 de Noviembre	de 1849
Valle	» Juan	Idem id.	idem
Galindo	» Luis	Idem id.	idem

CUERPO POLITICO.

COMISARIOS ORDENADORES.

Vivero	D. Tomas	12 de Julio	de 1842
Calvo	» José	10 de Marzo	de 1843

COMISARIOS DE GUERRA.

Lara	D. Juan Crisóstomo	6 de Abril	de 1843
Morales	» Francisco	3 de Abril	de 1843
Calvo	» Manuel	4 de Setiembre	de 1844

OFICIALES PRIMEROS.

Rueda	D. Francisco	15 de Abril	de 1835
Sanchez	» Juan	9 de Enero	de 1843
Salvi	» Pedro	4 de Setiembre	de 1844
Chaparro	» Santiago	20 de Noviemb.	de 1849
Sologuren	» Lorenzo	16 de Agosto	de 1851

OFICIALES SEGUNDOS.

Becerra	D. Manuel	23 de Enero	de 1843
Suarez	» Melchor	10 de Marzo	de 1843
Suarez	» José	11 de Marzo	de 1843
Morales	» Manuel A.	7 de Agosto	de 1844
Gurt	» Manuel	4 de Diciembre	de 1846
Caravedo	» Enrique	17 de Mayo	de 1848

OFICIALES TERCEROS.

Argumanis	D. Julian	8 de Abril	de 1842
Rios	» Julio	9 de Noviemb.	de 1842
Cáceres	» Pablo	2 de Marzo	de 1843
Angulo	» José	6 de Febrero	de 1846
Lenis	» Pedro	3 de Agosto	de 1846
Haza	» Manuel Cosme	7 de Mayo	de 1847
Larrañaga	» Pedro Telmo	1.° de Febrero	de 1848

Carreño	» Juan de Dios	17 de Agosto	de 1849
Marquez	» José Arnaldo	19 de Abril	de 1851
Freyre	» José	11 de Abril	de 1851
Morales	» Juan	26 de Mayo	de 1851
Saavedra	» Genaro Manuel	11 de Agosto	de 1851

CIRUJANOS DE PRIMERA CLASE.

Corpancho	D. Manuel Nicolas	10 de Julio	de 1851

IDEM DE SEGUNDA.

Alcarrás	D. José	19 de Abril	de 1847

RESUMEN.

Jener.		*Jefes.*			*Oficiales.*			*Comisars*			*Cirnj*	
Vice-almirantes	Contra-almirantes.	Capitanes de navío	Capitanes de fragata.	Capitanes de corbeta.	Tenientes 1.ros	Tenientes 2.os	Alféreces de fragata.	Ordenadores	De guerra.	Oficiales de comisaría	Cirujanos de 1.ª clase	Cirujanos de 2.ª clase
	1	7	10	14	5	7	13	2	3	23	1	1

DESTINOS QUE SIRVEN DE ÓRDEN SUPREMA.

	Debe tener	*Tiene.*
Empleados de la Comandancia General del Departamento . .	4	2
En la Mayoría de órdenes y Comandancia de Arsenales. . . .	2	3
En los cinco buques de la Escuadra	21	20
Cosmografiato	1	1
En Comision en Inglaterra	2	2
En el fuerte de Chanchamayo.	1	1
En el Instituto Militar	3	3
En catorce Capitanías de puerto	18	13
En el Ministerio del ramo	1	1
Sumas.....	53	46

Lima, agosto 1.º *de* 1851.

Ramon Escarate.

Jefe de la seccion de Marina.

El personal de la Armada en 1851, tal como aparece en el escalafón respectivo publicado en la *Memoria de Guerra y Marina* de ese año

NUMERO 1.

ESCALAFON DE LA ARMADA.

CUERPO GENERAL.

	ANTIGÜEDAD.	
	Clase efectiva	Grado superior
CONTRA-ALMIRANTES.		
Don Francisco Forcelledo	14 Abril 1854	
„ Domingo Valle-Riestra	15 Marzo 1854	
CAPITANES DE NAVIO.		
Don Manuel Sauri	24 Febrero 1843	
„ José Maria Salcedo	15 Marzo 1851	
„ Francisco Carrasco	Idem	
„ José Maria Silva Rodriguez	Idem	
„ Pedro José Carreño	25 Diciemb. 1853	
„ Diego de la Haza	18 Marzo 1854	
„ José Rosendo Carreño	Idem	
„ Ramon Valle-Riestra	Idem	
„ Ramon Ascárate	7 Junio 1854	
„ José Elcorobarrutia	31 Marzo 1855	
„ Antonio A. de la Haza	12 Junio 1858	
„ José Maria Garcia	Idem	
„ Francisco Sanz	14 Enero 1863	
„ Alejandro G. Muñoz	12 Julio 1865	
„ Lizardo Montero	8 Agosto 1865	
CAPITANES DE FRAGATA Y DE NAVIO GRADUADOS.		
Don Manuel Villar	18 Marzo 1854	29 Setiemb. 1865
„ Miguel Balarezo	Idem	Idem
„ Pedro Santillan	Idem	Idem

	ANTIGÜEDAD.	
	Clase efectiva	Grado superior
Don Benjamin Mariátegui	12 Junio 1855	12 Julio 1865
„ Guilllermo Jones	1 Febrero 1857	28 Julio 1869
„ Federico Alzamora	16 Julio 1858	24 Agosto 1865
„ Manuel Palacios	18 Agosto 1858	25 Idem
„ Hercilio Cabieses	9 Nov. 1861	2 Mayo 1865
„ Pedro de la Haza	30 Enero 1862	15 Agosto 1865
„ Ignacio Dueñas	Idem	
„ Amaro G. Tizon	Idem	25 Agosto 1865
„ Emilio Diaz	Idem	Idem
„ Samuel M. Palacio	Idem	15 Agosto 1865
„ Gregorio Casanova	Idem	
„ Manuel J. Ferreyros	Idem	26 Enero 1869
„ Juan M. Faning	5 Diciem. 1863	29 Setiem. 1865
„ Joaquin Guerra	31 Marzo 1865	
„ Lino de la Barrera	Idem	25 Octubre 1865
„ José Becerra	Idem	
„ Juan Pardo de Zela	Idem	26 Enero 1869
„ Aurelio Garcia y Garcia	Idem	27 Junio 1870
„ Ruperto Alzamora	7 Julio 1865	26 Enero 1869
„ Juan Ortiz	Idem	Idem
„ Gaspar Selaya	Idem	
„ Miguel Grau	22 Idem	25 Julio 1868
„ Federico Lara	24 Agosto 1865	
„ Enrique Carreño	29 Setiem. 1865	19 Mayo 1870
„ Pedro Federico Suarez	23 Octub. 1865	
„ Camilo N. Carrillo	15 Julio 1867	19 Mayo 1870
„ Luis German Astete	20 Abril 1868	
„ Aurelio Arrieta	26 Enero 1869	19 Mayo 1870
„ Hipólito Cáceres	Idem	
„ Miguel Rios	Idem	
„ Juan Guillermo More	Idem	19 Mayo 1870
„ Gregorio Miró Quezada	Idem	
„ Guillermo Black	Idem	
„ Toribio Raigada	Idem	
„ Juan J. Raigada	Idem	
„ Ezequiel Otaja	Idem	
„ Juan Bautista Cobian	Idem	
„ Ulises Delboy	Idem	
„ Nicolas del Portal	19 Mayo 1870	
„ Cárlos Ferreyros	Idem	
CAPITANES DE CORBETA EFECTIVOS Y DE FRAGATA GRADUADOS.		
Don Agustin Arriola	9 Nov. 1861	
„ Guillermo Pareja	30 Enero 1862	
„ Julio Telleria	5 Diciem. 1863	19 Mayo 1870
„ Santiago de la Haza	Idem	23 Octubre 1865
„ Manuel Jenaro Carrillo	9 Agosto 1864	23 Junio 1865
„ Ricardo Cavenecia	1 Febrero 1865	22 Setiem. 1865
„ Ricarda Pimentel	31 Marzo 1865	6 Agosto 1867
„ José Manuel Marquina	Idem	
„ Julio Sagasti	Idem	

	ANTIGÜEDAD.	
	Clase efectiva	Grado superior
Don José Antonio Ugarte	31 Marzo 1865	
„ Francisco Tristan	7 Julio 1865	
„ Antonio C. de la Guerra	Idem	
„ Neracio C. Zegarra	Idem	
„ José Antonio Salcedo	18 Agosto 1865	
„ Luis Lopez	25 Octubre 1865	
„ Simon Cáceres	Idem	
„ Enrique Espinar	23 Nov. 1865	
„ José Antonio Valdivieso	Idem	
„ José Sanchez Lagomarsino	Idem	
„ Gregorio Perez	9 Diciem. 1865	
„ Enrique Eldredge	12 Abril 1866	
„ Daniel Rodriguez de la Rosa	Idem	
„ Marcelo Proaño	1 Junio 1866	
„ Leandro Mariátegui	19 Junio 1866	
„ Arístides Gonzalez Vijil	10 Julio 1866	
„ Manuel Mariano Melgar	12 Abril 1867	
„ Patricio Iriarte	15 Julio 1867	
„ Salomé Porras	10 Enero 1868	
„ Pantaleon Fernandini	11 Enero 1868	
„ Leopoldo Sanchez	1 Mayo 1868	
„ Fermin Hernandez	4 Mayo 1868	19 Mayo 1870
„ Eduardo Robinson	26 Enero 1869	
„ José Manuel Silva	Idem	
„ Alejandro D. Newel	Idem	
„ Federico Palacios	Idem	
„ Felipe Santiago Mesa	Idem	19 Mayo 1870
„ Francisco Charun	Idem	
„ Cárlos Thorn	Idem	
„ Cárlos L. Arrieta	19 Mayo 1870	
„ José Maria C. Zegarra	Idem	
„ Elias Aguirre	Idem	
„ Honorato G. Tizon	Idem	
TENIENTES PRIMEROS EFECTIVOS Y CAPITANES DE CORBETA GRADUADOS.		
Don Ildefonso Loayza	5 Marzo 1852	18 Marzo 1854
„ Antonio Aspillaga	4 Abril 1855	
„ Francisco Luque	30 Enero 1862	
„ Agustin Detan	Idem	22 Octubre 1869
„ Wilfredo de la Puente	Idem	
„ José Maria Sanoni	5 Nov 1863	13 Setiem. 1865
„ José B. Benavides	5 Diciem. 1863	Idem
„ Manuel Antonio Garcia	2 Febrero 1865	22 Setiem. 1865
„ Mariano Adrian Vargas	31 Marzo 1865	1 Abril 1866
„ Alejandro Faura	Idem	
„ Lino M. Cueto	Idem	
„ José Félix Sologuren	24 Abril 1865	25 Setiem. 1865
„ Fidel Cater	7 Julio 1865	
„ Juan P. Guzman	Idem	
„ Daniel de la Torre Ugarte	11 Agosto 1865	

	ANTIGÜEDAD.	
	Clase efectiva	Grado superior
Don Enrique Taboada	25 Setiem. 1865	
„ Manuel A. Villavicencio	29 Setiem. 1865	29 Setiem. 1869
„ Manuel Sologuren	1 Octubre 1865	
„ Ezequiel Castañon	20 Octubre 1865	
„ José V. Villegas	23 Nov. 1865	
„ Enrique N. Alayza	Idem	
„ Manuel Maria Carrasco	Idem	
„ Estanislao Araujo	Idem	
„ German Paz	Idem	
„ Emilio Oyague	3 Diciem. 1865	
„ José Aniceto Zavala	6 Diciem. 1865	
„ Manuel E. Suarez	12 Abril 1866	
„ Ruperto Gutierrez	4 Abril 1867	19 Mayo 1870
„ Dario Gutierrez	Idem	
„ Manuel M. Carvajal	30 Marzo 1868	11 Enero 1870
„ Arístides Aljovin	26 Enero 1869	
„ Rómulo G. Tizon	Idem	
„ Juan P. de los Heros	Idem	19 Mayo 1870
„ Nicolas Chiuliza	Idem	
„ Juan de la C. Rojas	Idem	
„ Manuel H. Arriaga	Idem	19 Mayo 1870
„ Manuel I. Espinoza	Idem	
„ Julio E. Chavez	Idem	
„ Francisco M. Frias	Idem	
„ Ricardo Vera	Idem	
„ Gustavo Donaire	Idem	
„ Froilan Morales	Idem	
„ Francisco Terry	Idem	
„ Arístides Collazos	Idem	
„ Juan Duffoo	Idem	19 Mayo 1870
„ Teodoro G. Otoya	Idem	
„ Narciso Garcia y Garcia	21 Agosto 1869	
„ Enrique Carreño	19 Mayo 1870	
„ Ramon Freire	Idem	
„ José Rosas	Idem	
„ Eujenio Raygada	Idem	
„ Francisco Balta	Idem	
TENIENTES SEGUNDOS EFECTIVOS Y GRADUADOS DE TENIENTES PRIMEROS.		
Don Nicolas Bayona	30 Enero 1862	
„ Nataniel Donaire	12 Nov. 1863	17 Agosto 1867
„ Ramon A. Dono	29 Enero 1864	
„ Martin P. Otero	31 Marzo 1865	
„ Julio Garcia Urrutia	Idem	
„ Rómulo Espinar	18 Julio 1865	3 Diciem. 1865
„ Juan P. Mac-Lean	22 Julio 1865	
„ Viriato de la Haza	Idem	
„ Pedro Ortiz	27 Julio 1865	
„ Arístides de la Haza	31 Julio 1865	
„ Alejandro Roldan	8 Agosto 1865	

	ANTIGÜEDAD.	
	Clase efectiva	Grado superior
Don Eduardo Raigada	7 Octubre 1865	4 Abril 1867
„ Miguel Espinoza	23 Nov. 1865	
„ Serapio Tejerina	9 Diciem. 1165	
„ José Maria Videla	Idem	19 Mayo 1870
„ Federico Delgado	Idem	4 Abril 1867
„ Ricardo Carassa	8 Agosto 1866	19 Mayo 1870
„ Federico Agüero	17 Agosto 1867	
„ Valerio Mur	25 Octubre 1867	
„ Francisco Medina	26 Enero 1869	
„ Felipe La Torre Bueno	Idem	
„ Juan Iladoy	Idem	
„ Antonio Jimeno	Idem	
„ Juan de D. Diaz	Idem	
„ Manuel Valderrama	Idem	
„ Manuel Alzola	Idem	19 Mayo 1870
„ José B. Pitot	Idem	
„ Vicente Espinoza	Idem	
„ Bernardo Coronel	Idem	
„ Juan Salaverry	Idem	19 Mayo 1870
„ Luis N. Vidaurre	13 Diciem. 1869	
„ Octavio Freire	14 Mayo 1870	
„ Enrique Palacios	19 Mayo 1870	
„ Sócrates Forcelledo	Idem	
„ Francisco Leon	Idem	
„ Diego Ferré	Idem	
„ Ezequiel Cabieses	Idem	
„ Nicanor Aramburú	Idem	
„ Zenon Guerrero	Idem	
„ Cárlos R. Colmenares	Idem	
„ Emilio Benavides	Idem	
„ Federico Rincon	Idem	
ALFERECES DE FRAGATA EFECTIVOS Y TENIENTES SEGUNDOS GRADUADOS.		
Don Nicolas Vasquez de Velazco	27 Abril 1854	
„ Mariano de la Torre	12 Junio 1858	
„ Manuel Valle-Riestra	27 Diciem. 1858	1 Octubre 1865
„ Gerardo Carrillo	20 Febrero 1865	22 Setiem. 1865
„ Juan E. Taboada	14 Marzo 1865	
„ Manuel Fernandez Dávila	31 Marzo 1865	4 Abril 1867
„ Federico Santibañez	Idem	
„ Cárlos Corpancho	Idem	19 Mayo 1870
„ José Perez	3 Abril 1865	
„ Belisario Angulo	16 Abril 1865	
„ Evaristo Leon	31 Julio 1865	Idem
„ Guillermo Garcia y Garcia	25 Setiem. 1865	
„ Ismael Mesa	6 Diciem. 1865	
„ Andres Rodriguez	9 Diciem. 1865	
„ Alejandro Sauri	1 Abril 1866	
„ Arnaldo Larrea	Idem	
„ José Félix Urrutia	Idem	

	ANTIGÜEDAD.	
	Clase efectiva	Grado superior
Don Bernardo Smith	1 Abril 1866	
„ Manuel Goicochea	Idem	
„ Pedro Rodriguez Salazar	Idem	29 Julio 1868
„ Luciano E. Arana	Idem	
„ Marcial Ruiz	Idem	
„ Jorje Tezanos Pinto	1 Abril 1866	11 Octubre 1867
„ Emiliano Fessel	Idem	19 Mayo 1870
„ Ulpiano B. Tizon	Idem	
„ Melchor Ulloa	Idem	
„ Ricardo Guerra	Idem	
„ Ramon Valle-Riestra	Idem	
„ Justiniano Cavero	Idem	19 Mayo 1870
„ Manuel Gil Cárdenas	Idem	
„ Felipe Freire	Idem	
„ Santiago Torrico	Idem	
„ Manuel Becerra	Idem	
„ Juan Vasquez	Idem	
„ Leoncio Prado	Idem	
„ José Miguel Galvez	Idem	
„ Decio E. Oyague	9 Octubre 1866	
„ Pedro Marquez	30 Marzo 1868	
„ Máximo Tafur	Idem	
„ Gumercindo Calderon	Idem	
„ Pedro Gárezon	12 Abril 1868	
„ Cárlos La Torre	24 Abril 1868	
„ Tomas Miguel Cárdenas	Idem	
„ Manuel Sanchez	20 Julio 1868	
„ Andres Rey	30 Julio 1868	
„ Manuel de la Barrera	Idem	19 Mayo 1870
„ José Barloque	26 Enero 1869	
„ Francisco Forcelledo	Idem	
„ Julio Jimenez	Idem	
„ Manuel Balbuena	Idem	19 Mayo 1870
„ José Manzanares	Idem	
„ Federico Zapatel	Idem	19 Mayo 1870
„ Pedro E. Neira	Idem	
„ José Fonseca	Idem	
„ Ruperto Espinoza	Idem	
„ Juan F. Otoya	Idem	
„ Belisario Alva	Idem	
„ Manuel de la Puente	Idem	
„ Bernabé Carrasco	Idem	
„ Eduardo Andia	Idem	
„ Manuel Rouillon	Idem	
„ Julio E. Benites	Idem	
„ Pedro S. Palacios	Idem	
„ José Pizarro	Idem	
„ Manuel Gomez	Idem	
„ Ricardo Pareja	Idem	
„ Manuel Renquifo	Idem	
„ Agustin Arrieta	Idem	
„ Ricardo Herrera	14 Mayo 1870	
„ Eduardo Hidalgo	19 Mayo 1870	

	ANTIGÜEDAD.	
	Clase efectiva	Grado superior
Don Juan Francisco Balta	19 Mayo 1870	
„ Cárlos Heros	Idem	
GUARDIAS MARINAS Y ALFERECES DE FRAGATA GRADUADOS.		
Don Elias Higginson	21 Junio 1865	
„ Alfredo Romero	14 Agosto 1865	
„ Alejandro Carreño	21 Octubre 1865	
„ Nicanor Rodriguez	8 Nov. 1865	
„ Abel Mesa	16 Abril 1866	
„ Juan Faccioli	18 Abril 1866	
„ Luis Paz-Soldan	20 Abril 1866	19 Mayo 1870
„ Ezequiel Llaque	1 Mayo 1866	
„ Juan Melendez	28 Julio 1866	
„ Juan Mora	Idem	
„ Félix Seminario	Idem	
„ José Maria Zárate y Zevallos	25 Agosto 1866	
„ Manuel Jesus Vegas	4 Octubre 1866	
„ Guillermo Robinet	Idem	
„ Juan Rios	30 Marzo 1867	
„ Nemecio Robles	3 Julio 1867	19 Mayo 1870
„ Emiliano Niño	12 Enero 1868	
„ José de la Quintana	1 Febrero 1868	19 Mayo 1870
„ Cosme de la Haza	Idem	
„ Alfredo de la Haza	Idem	
„ Gervasio Santillana	28 Febrero 1868	19 Mayo 1870
„ Nicanor Barrios	3 Marzo 1868	
„ Javier Mariátegui	21 Marzo 1868	
„ Arturo Morales	30 Marzo 1868	
„ Sabino Alzamora	6 Julie 1868	
„ José Portocarrero	20 Julio 1868	19 Mayo 1870
„ Mauricio Ruiz	Idem	Idem
„ Manuel Cavero	24 Julio 1868	Idem
„ Fernando Bieytes	12 Agosto 1868	
„ Alejandrino Carreño	6 Octubre 1868	
„ José Maria Carreño	Idem	
„ Belisario Pozada	Idem	
„ José Hernesto de la Haza	30 Octubre 1868	
„ Enrique Seguin	11 Nov. 1868	
„ Lorenzo Caravedo	10 Diciem. 1868	
„ Ramon Bueno	18 Diciem. 1868	19 Mayo 1870
„ Pablo Cavero	4 Enero 1869	Idem
„ Cárlos Bondy	20 Abril 1869	Idem
„ José Meliton Rodriguez	13 Diciem. 1869	
„ Cárlos Leonardo Rodriguez	25 Abril 1870	
„ Cárlos Elespuru	26 Abril 1870	
„ Julio Felipe Ganosa	6 Mayo 1870	

	ANTIGÜEDAD
CUERPO POLITICO.	
COMISARIOS DE GUERRA Y MARINA.	
Don Juan Crisóstomo Lara	6 Mayo 1843
„ Manuel Sagastabeitia	4 Mayo 1857
„ Manuel Fernando Llaque	3 Abril 1865
„ Joaquin Saavedra	5 Agosto 1865
„ José del Cármen Miranda	18 Enero 1869
OFICIALES PRIMEROS	
Don Melchor Suarez	24 Nov. 1851
„ Pedro P. Fernandini	17 Febrero 1853
„ Pedro Telmo Larrañaga	21 Nov. 1853
„ Pablo Cáceres	4 Mayo 1854
„ Juan de Dios Carreño	14 Agosto 1854
„ Juan de Dios Pastrana	24 Agosto 1854
„ Juan Chaparro	10 Julio 1858
„ Emilio Cáceres	9 Setiem. 1862
„ Antonio B. Carrasco	11 Marzo 1865
„ Rafael Larrañaga	31 Julio 1865
„ Luis Demetrio Zevallos	10 Agosto 1865
„ Ezequiel Gerardo Mendoza	1 Setiem. 1865
„ José Félix Ramirez	22 Setiem. 1865
„ Leonardo Felipe Rivas	1 Octubre 1865
„ Aurelio Alfaro	7 Octubre 1865
„ Enrique Navarrete	14 Octubre 1865
„ Francisco Máximo Alzamora	1 Diciem. 1867
„ Manuel W. Vidaurre	19 Mayo 1870
„ Cárlos Rokcie	Idem
OFICIALES SEGUNDOS.	
Don Francisco del Valle	30 Marzo 1854
„ Nicanor Tejerina	20 Julio 1854
„ Fermin Puente y Vinia	11 Nov. 1854
„ Francisco de P. Alegria	12 Diciem. 1854
„ Francisco E. Fernandez	18 Marzo 1858
„ Cárlos Lagomarsino	6 Abril 1858
„ Temas Urrutia	12 Junio 1858
„ Cristóval C. Armero	3 Marzo 1860
„ Enrique Cáceres Ugalde	Idem
„ Mariano Tapia	Idem
„ José Fernando Gassols	20 Setiem. 1862
„ José Gregorio Becerra	11 Junio 1865
„ Manuel O. Palacio	11 Julio 1865
„ Pedro Angulo	24 Abril 1868
„ José Félix Manrique	14 Junio 1870
OFICIALES TERCEROS.	
Don Gazpar Uribe	22 Diciem. 1852
„ Fernando Mariátegui	21 Nov. 1853

	ANTIGÜEDAD
Don Adolfo Rueda	5 Julio 1854
„ Javier Ezcurra	9 Febrero 1860
„ Ezequiel Fernandini	6 Julio 1865
„ César Alvarado y Zegarra	5 Setiem. 1865
„ Santiago Becerra	11 Setiem. 1865
„ Eusebio Tafur	12 Setiem. 1865
„ Juan Francisco Rujel	13 Octubre 1865
„ Froilan Miranda	9 Agosto 1869
„ Anjel Cornejo	17 Nov. 1869
„ Roberto Suarez	Idem
„ Emilio Delboy	1 Diciem. 1869

RESUMEN.

CUERPO GENERAL.

Contra-Almirantes	2
Capitanes de navio	15
Capitanes de fragata	43
Capitanes de corbeta	42
Tenientes primeros	52
Tenientes segundos	42
Alfereces de fragata	73
Guardias marinas	42
	311

CUERPO POLÍTICO.

Comisarios de guerra y marina	5
Oficiales primeros	19
Oficiales segundos	15
Oficiales terceros	13
	52

Lima, Julio 20 de 1870.

Arístides Aljovín,
oficial 2°

Vº Bº—Muñoz.



El personal de la Armada en 1870, tal como aparece en el escalafón respectivo publicado en la *Memoria de Guerra y Marina* de ese año.

fragata. En 1851, además, los guardias marinas han desaparecido del escalafón, por causas que se explican en la parte de este volumen en que estudiamos la preparación formal de los futuros oficiales. En 1870, por el contrario, aparecen en el escalafón 42 guardias marinas que, sumados a los 73 alfereces que allí figuran, forman más de una centena de jóvenes oficiales, número que permite hacer una metódica y buena selección para los rangos superiores.

1j. Ayuda post-servicio

La Institución tenía la necesidad de establecer una constante renovación de personal mas ello debía hacerse con el menor perjuicio posible para sus miembros. Esto la obligaba a proveer una ayuda económica al oficial, y a su familia, cuando era retirado del servicio activo por reducción en los efectivos navales que provocaba un excedente de jefes y oficiales, o porque se jubilaba de acuerdo a las disposiciones legales. Durante el primer gobierno de Castilla se tomaron medidas que contemplaban tal situación.

Con fecha 3 de febrero de 1848 el Congreso dictó una ley que reemplazaba otra de 1845 que había querido subsanar, sin haberlo logrado, el problema económico de los "indefinidos", tan zarandeados en la literatura costumbrista de mediados del siglo, o sea de los jefes y oficiales sin colocaciones a causa de que las reducciones numéricas de las fuerzas armadas los habían dejado sin empleos. Para lograrlo se estableció, a base del lapso en que habían prestado servicios, una escala de goces que iba desde la cuarta parte de un sueldo para quienes testificaban de cinco a diez años de servicios, al íntegro del sueldo, que era lo que recibían los que acreditaban más de treinta años[122]. Una ley del Congreso, promulgada el 17 de diciembre de 1849, que substituyó al reglamento de montepío que había regido desde 1830, con espíritu de justicia y considerando los intereses del Erario, detalladamente estableció la ayuda que el Estado daría a las familias de los jefes y oficiales que fallecieran "hallándose en vivo servicio, y pasando revista de comisario". Señalaba las equivalencias entre los grados militares de los diversos cuerpos castrenses, establecía los apropiados controles y precisaba las personas con derechos a la percepción de la suma reglamentaria[123]. Otra ley del Congreso, por último, que tuvo como fecha el 21 de diciembre de 1849, estableció los derechos económicos que el Estado reconocía a quienes tenían que retirarse del servicio activo por diversas razones, y a quienes por edad avanzada o enfermedad crónica se encon-

traban impedidos de continuar en el desempeño de sus tareas. Para calcular la escala de goces se consideró como "edad avanzada" la de 70 años, y tanto para el retiro como para la jubilación se estableció como base el haber dividido en treinta partes. Salvo casos de invalidez en el rigor del servicio y por consecuencia del mismo, los que sólo habían servido hasta seis años no gozaban de pensión ninguna[124].

1k. El Cuerpo Político

Su existencia entre nosotros se originaba en una tradición. La Real Armada de España se había dividido en dos componentes: el Cuerpo Militar, que comprendía los "oficiales de guerra", las compañías de guardias marinas "y demás que componen los doce Batallones de Infantería de Marina y Real Brigada de Infantería"; y el Cuerpo Político, en el cual se consideraba a los intendentes de marina, comisarios, contadores, tesoreros, oficiales de contaduría de todas clases, contadores de navíos y de fragatas, matriculados de mar y maestranza, sus mujeres y las viudas mientras se mantenían en tal estado, los médicos, cirujanos y dependientes de los hospitales, "y otras personas..."[125].

En la Marina de Guerra del Perú los contadores, capellanes, cirujanos, pilotos y otros pertenecientes al cuerpo político eran considerados en el servicio como "oficiales mayores", designación que era de origen español. En la reglamentación orgánica del 6 de julio de 1847 se establecía que, como en el caso de los oficiales "de guerra", debían alternar en el servicio de mar y el de las dependencias terrestres.

En el comienzo del lapso que estudiamos en este volumen, el cuerpo político de la Armada constaba de 28 oficiales, entre los cuales figuraban personas de tanto prestigio como el "cirujano de primera clase", poeta y valiente ministro plenipotenciario ante el México invadido por España, Francia y Gran Bretaña, D. Manuel Nicolás Corpancho; y los comisarios Tomás Vivero, Juan Crisóstomo Lara, Francisco Morales y Santiago Chaparro que trabajaba en estrecha vinculación con el general Castilla. En 1870 el número total había crecido a 52, de los cuales 5 eran comisarios, 19 eran oficiales primeros, 15 eran oficiales segundos y 13 eran terceros[126]. Como se ha expresado en otras partes de este volumen, a esta rama naval perteneció durante algún tiempo el gran tradicionista Ricardo Palma, de destacado prestigio en el mundo literario de habla hispana.



El gran tradicionalista D. Ricardo Palma vestido con el uniforme que usaba como oficial del Cuerpo Político de la Armada (Archivo familiar)

Desde los albores de la etapa republicana los "oficiales de contaduría" debían usar el uniforme que les correspondía, "so pena de un mes de arresto por la primera falta; y suspensión de empleo por seis meses si reinciden. Embarcados pueden usar peti con las insignias correspondientes"[127].

Según un documento que hemos encontrado, el 19 de febrero de 1863 se dictó una disposición relativa a una reforma del Cuerpo Político de la Armada[128], y en el "Informe de Inspección" de 1864[129] se encuentran indicios de que se habían tomado medidas respecto a los contadores embarcados. El reglamento para los contadores, de 1867, por otra parte contiene en su p. 4 una mención al "extinguido Cuerpo Político".

11. Los maquinistas

La rama de oficiales de ingeniería naval apareció en Inglaterra en 1830[130]. La integración en la Marina Real de los ingenieros mecánicos no fue fácil en Gran Bretaña. Cuando se comenzó a usar en ella el vapor, se les relegó a servir en los remolcadores y pequeños buques auxiliares, mirándoseles por encima del hombro, si no con desprecio. Mas al comprenderse que la institución no podía pasarse sin ellos por una semana o un día, se les admitió en calidad de suboficiales, dándoseles su primer uniforme naval; pero se dispuso que en los registros oficiales figuraran a continuación de los carpinteros. Diez años más tarde, es decir, en 1843, a algunos de ellos que tenían ya autigüedad en el servicio se les reconoció como oficiales, y en 1852 figuraron en la lista de oficiales navales. Mas no fue hasta los finales de la década de los sesentas que se consideró a todos ellos en ese nivel[131].

En la marina norteamericana la incorporación de los ingenieros no encontró tantos obstáculos como en Gran Bretaña. Mathew C. Perry había sido un brillante oficial, interesado en varios asuntos relacionados con la profesión naval entre los cuales se hallaba la formación del personal. De allí que cuando ya era capitán de navío se le nombrara comandante del *Fulton,* segundo buque de ese nombre, que tendría que realizar tarea experimental en cuanto al empleo del vapor en la marina norteamericana. De inmediato se dio cuenta que para medir la eficacia de la maquinaria naval tenía que conseguir la integración en la plana mayor de esos nuevos elementos que eran los ingenieros mecánicos. De allí que al hacerse cargo del buque, en setiembre de 1837,

impuso a sus oficiales "que tuvieran en cuenta el nuevo orden de cosas" y que vieran "en los hombres de tornillos y palancas igualdad de coraje y de utilidad" con los que tenían los oficiales de cubierta. Honró y respetó a los ingenieros pero también "urgió a los oficiales navales a que aprendieran tanta ingeniería como maniobra a fin de no quedar a merced de los ingenieros"[132]. Al amplio alcance de su mirada y a la hábil manera diplomática en que conciliaba intereses y esperanzas, se debió que rápida y suavemente la marina norteamericana creara la rama de especialistas que necesitaba. Puede decirse que tan importante tarea comenzó con un documento que mandó a sus superiores, después de haberse hecho cargo del buque y haber apreciado la situación que existía y las finalidades que se debían alcanzar. En su comunicación dio a saber la clase y número de ingenieros que debían operar los mecanismos de arranque y detención, las calderas y los otros órganos primarios, e hizo notar que precisaba crear varios niveles de conocimientos que constituyeran una carrera técnica. Fue tan acertado su planteamiento, no sólo en la teoría sino en la forma práctica que significó la prueba abordo, que el 31 de agosto de 1842 una ley del Congreso estableció los rangos, pagos, equivalencias de grados, alojamientos y uniformes mediante los cuales los ingenieros quedaban "sujetos a las leyes y reglamentos del servicio naval de manera igual a la de los otros oficiales del mismo"[133].

Entre nosotros, durante el lapso que estudiamos no hubo en el cuerpo de oficiales especialistas en ingeniería electro-mecánica, circunstancia que por fortuna no creó serias dificultades institucionales, como pudo muy bien suceder. Desde que se adquirió el primer buque a vapor se compró humanos conocimientos tecnológicos, pagando a muy buen precio a sus depositarios. De los Estados Unidos, de Gran Bretaña y, de manera más reducida, de Francia y otros países europeos llegaron, con los buques, especialistas a los que se llamó "ingenieros" al establecer una errónea equivalencia entre un termino anglosajón y un español. Por entonces se llamaba en los Estados Unidos y en Inglaterra *"engineer"* al operador de una máquina, especialmente de una locomotora; y entonces también, se llamaba en España "ingeniero de marina" al "oficial militar que dirige y cuida de la construcción y compostura de los bajeles de la armada, y sirve en la disposición, traza y manejo de las máquinas y edificios propios de este cuerpo", lo que traducido al latín se expresaba como *Navium cons-*

7

Offer of First Engineer

Native of the County
years of age.

I hereby offer my services as First Engineer in the service of His Catholic Majisty and I engage to discharge the duties of First Engineer on shore or afloat either in Spain or her Colonies as may be determined

I acknowledge the following to be my duties and I hereby bind myself to the exact and faithful performance of them

1st To have the Engines and Boilers clean and in a proper state for service and to give immediate notice to the Commanding Officer of any accident that should occur in any department either to the Workmen Engines or Boilers. If I should find it necesary to take to pieces and repair any part of the Engines Boilers or general appiaratus under my charge I will at once apply to the Commander through the Officer of the Watch and having obtained his authority I will at once proceed to examine the Machinery &c and cause the necessary repairs to be made by all the means at my disposal on board dividing them myself and assisting thereto.

2nd To give the Commander notice of the Coals and Stores required for the Engines and Boilers and punctually to attend to his instructions in anything relating to my Department.

3rd To endeavour to economize the fuel and stores for the Engines Boilers and Machinery and to enforce upon my subordinates the same care

4th To superintend and direct the men in my Department and instruct them in their duties and I engage neither to leave the Vessel myself or permit any of my subordinates to do so at any time without the permission of the Officer of the Watch to whom I will give immediate notice of any fault my subordinates may commit

5th In case I should at any time be embarked with another Engineer of my Class the Commander shall decide who is to have the preference and also assign each one his Cabin &c and I hereby engage to abide by his decision

6th In case I should at any time be transferred

into another Ship or placed on shore in a workshop I engage faithfully to discharge the duties of my new position it being understood that I shall receive the same rate of pay and remain in the same class according to my Contract.

7th In the event of my being placed in a workshop I engage to discharge the duties of my profession which the Commandant of Engineers or his representative in the workshop may order me to do I also hereby engage to work on board any Vessels that may be in the Arsenal for repairs or to take in Stores if ordered so to do by the Commandant of Engineers obeying in this as in the previous case the Engineer and Foreman in charge of the Workshop or Vessel

8th I engage while I am in the service of Her Catholic Majesty to conduct myself with sobriety to be respectful and moral in my conduct subordinate and obedient to my superiors and to subject myself to its established rules and regulations both afloat and on shore.

9th In consideration of the faithful performance of this service I shall receive wages at the rate of Five thousand Reales vellon monthly without discount of any description and Three hundred Reales de Vellon also monthly to find myself in provisions In case I should be ordered to proceed to any of the Colonies I shall receive the same rate of pay as other Engineers of my Class in the same service.

10th My pay to commence from the day on which I sign the Contract and shall continue until my return to England travelling expences all to be paid. I moreover engage to start for my destination within eight days after signing this Contract which time shall be allowed me to arrange my affairs for which purpose I shall receive two months pay in advance which will be deducted when in the service.

11th This Contract shall be for three years to commence from the time of signing it and if at the expiration of that time the Government of Her Catholic Majesty should not be disposed to retain my services, or I should wish to leave the service it shall be necessary to give three months notice if in Spain, and six months if in the Colonies and it is also

understood that if the said Notice is not given this Contract shall continue in full force and vigour without limit until such time that one party gives the aforesaid notice and receipt is acknowledged by the other.

12th In case I should fail in the fulfilment of the foregoing Conditions either through intemperance, inaptitude, insubordination or any other fault the Government of Her Catholic Majesty shall have the power to discharge me immediately from the service wherever I may be for the time paying me only up to the day of my discharge but my passage back is to be paid at the expiration of this Contract or in case I am obliged to leave before its expiration on account of sickness or inability for the service.

13th In order that this Contract shall have due effect it will have to be ratified and accepted by the Chief Authority of Marine for the Department or Naval Station where I may be ordered to proceed and to whom I shall present myself on my arrival.

I hereby engage to provide myself with the Uniform required to be used by Engineers of my class in the service and to use it at all times when on duty as required by the regulations.

In witness whereof this Offer is signed by me in London this day of One thousand eight hundred and sixty

Received the sum of being month advance equivalent to Reales Vellon at the Exchange of per hard dollar

London 186

Términos en los que se extendían durante la década de los sesentas los contratos entre los primeros ingenieros navales británicos y el gobierno español, para el servicio abordo de esos técnicos en mecánica de vapores. El contenido de este documento sirvió de modelo en nuestra legación londinense, para ajustar el personal de esta clase que necesitaron la *América, Unión, Huáscar* e *Independencia*. (AMNP. Personal. Maquinistas, 1860).

truendarium praefectus, nauticus machinator",[134] que tenía poca relación con el operador de máquinas y mucha, más bien, con el constructor naval. No obstante, estos llamados "ingenieros" no se incorporaron a las planas mayores. Aprovechándose una clasificación que regía desde los albores de la etapa republicana, los recién llegados fueron considerados, según sus conocimientos y sueldos, bien como "oficiales mayores", y así lo eran los cirujanos, los pilotos y los capellanes, o como "oficiales de mar", que "son todos los empleados en la refacción y compostura del buque", según García Calderón[135].

Melo dice que al comenzar la década de los setentas "tema constante de uno de los jefes de mayor renombre en la escuadra era la creación de una escuela especial de maquinistas, con el objeto de nacionalizar el servicio mecánico en la escuadra; pero no obstante la mucha influencia de que este jefe gozaba, no alcanzó a interesar a nadie en sus sugestivos intentos"[136].

La Marina de Guerra del Perú sólo tuvo un cuerpo de ingenieros mecánicos-electricistas peruanos a partir de los comienzos del presente siglo, a base de algunos jóvenes graduados en la prestigiosa Escuela de Artes y Oficios, primero, y de personal que fue enviado a especializarse en el extranjero, después.

1ll. El uniforme

La disposición que durante el lapso que estudiamos rigió sobre el uniforme fue el decreto de 28 de agosto de 1852. El citado documento disponía lo siguiente: "La oficialidad del cuerpo general de la armada usará casaca larga, azul turquí, sin solapa, cuello, botamanga y barras de lo mismo: forro en las faldas de casimir blanco: una ancla bordada de oro al remate de cada una de las barras, y un ojal de lo mismo, con botón a ambos lados del cuello, nueve botones de ancla al pecho, dos en el talle: tres en las botamangas sobre tres cordoncillos de seda azul, y otros dos pequeños al curso de la botamanga, pantalón del mismo paño, que para los jefes tendrá una franja de galón de oro, ancha de una pulgada: espada corta de tiros largos en el mismo orden que los del ejército, variando en ancla el distintivo de su chapa, y con sombrero apuntado, con cabos de oro, liso y llano, y en él la escarapela nacional de paño, con precilla de entorchado de canelón de oro. Con este uniforme pueden usar el pantalón de lienzo blanco.— Para el servicio ordinario se pondrán el petifrac de marina,

o levita azul, llano y corto, sin carteras; pantalón azul o blanco: chaleco derecho de paño azul o casimir blanco con botones de ancla, y la gorra de platillo con galón de oro. Para el de abordo en navegación pueden usar chaqueta abierta con botones de ancla, y el pantalón gris oscuro.— Los jefes y oficiales de guerra llevarán las mismas divisas que en parada los del ejército, agregándose sobre las palas de las charreteras, que han de ser de galón para los capitanes de fragata y corbeta, una ancla bordada de oro, y un sol de lo mismo sobre el arganeo para los primeros será de oro, y de plata para los segundos. En cuanto a los capitanes de navío y oficiales generales, las palas de las charreteras serán en el todo bordadas de oro, como las de sus correspondientes en el ejército.— Igual uniforme que el de los oficiales corresponde a los guardias marinas, llevando por insignia una capona con pala de galón de oro sobre el hombro derecho; y de ella pendientes cordones de seda azul; y en caso de haber concluido los estudios elementales de su profesión será de oro el cordón"[137].

2. LOS OFICIALES DE MAR

En el rango superior de las personas que no eran oficiales de guerra u oficiales mayores, se hallaban los *oficiales de mar* o sea "los empleados en la refacción y compostura del buque y en el gobierno económico de él, como los contra-maestres, guardianes, carpinteros, calafates, herreros, veleros, cocineros y demás individuos de esta clase", explicaba García Calderón[138]. Tanto la denominación como los constituyentes del grupo quedaron en la marina republicana como herencia colonial, según puede advertirlo quien examine los títulos 26 y 27 de la Real Ordenanza Naval de 1802[139]. También es fácil apreciar que, mayormente, subsisten hasta hoy aunque con algunos cambios. Los buzos, por ejemplo, no son ahora miembros conspicuos de la dotación. El armero ha desaparecido, como el sangrador, el maestro de velas, el farolero y el guardián que a órdenes del contramaestre cuidaba de las armas y de la bodega. Se creó, en cambio, un empleo para un oficial de mar encargado de la disciplina: el maestro de armas.

En lo que concierne a la oficialidad de mar, la Marina de Guerra Nacional del lapso que estudiamos fue afortunada porque este grupo de importantes auxiliares heredó y acrecentó la apreciable tradición de eficiencia profesional, lealtad y disciplina que hasta hoy lo distingue. Otra fue la situación, por cierto muy

diferente, en cuanto a la marinería, siempre en número inferior a las necesidades, y frecuentemente de una calidad inapropiada para la expansión y el cambio que se experimentó durante el cuarto de siglo que estudiamos.

3. LOS MARINEROS Y GRUMETES

Mediante el empleo de datos estadísticos, en 1850 se hizo un estudio en que se examinaron los problemas cuantitativos y cualitativos que afrontaba la Marina de Guerra respecto a la provisión del personal subalterno que necesitaba. Al parecer no se encontraron adecuadas soluciones para resolverlos de inmediato, pues en abril de 1852 el *Rímac* continuaba escaso de marinería y en 1855 el Arsenal se quejaba de la falta del mismo personal. En cuanto a la calidad de la gente con que se contaba, dejaba mucho que desear. En el estudio de 1850 a que nos hemos referido figura un informe en el que Domingo Valle Riestra, por entonces comandante general de marina, decía que los tercios navales suministraban pescadores costeños "que a bordo de los buques de guerra pueden desempeñar cuando más las plazas de grumetes, y dichos buques necesitaban artilleros de preferencia [gente] para Capitanes de Cofa y Castillo, timoneles, patrones de lancha, etc. y algunos marineros experimentados que no pueden obtenerse entre los matriculados que remiten las Capitanías de Puerto...". Sus conceptos son aceptables pero existían, además, otros factores que precisaba tomar en cuenta. Uno, indudablemente, era el sistema global del reclutamiento, pues la Marina recibía individuos que nunca habían visto el mar (en un oficio de 1852 se pide al ministro de Guerra y Marina que los hombres que se envíen sean costeños y no serranos)[140]. Otros dependían de las características que presentaba por entonces la población litoral. Hasta el siglo XVIII, como ya lo hemos dicho, los esclavos y libertos negros habían sido abundantes y buenos hombres de mar pero la decadencia posterior de la marina mercante y la guerra independentista, al atraerlos esta última a las montoneras y tropa terrestre, separó a los grupos negros de las actividades marítimas. Los chinos y sus descendientes trabajaban la tierra, o se dedicaban a pequeños negocios en el sector de servicios. Los *cholos* se ocupaban en actividades que les permitían ingresos modestos pero que no demandaban esfuerzos continuos y duros: la pesca en los lugares más propicios; la reducida agricultura alimentaria en las

zonas de minifundíos, como la de Huacho; el activo cabotaje norteño, el contrabando en el área de influencia del puerto de Arica. Resulta así comprensible que si la Marina de Guerra había podido, mal que bien, encontrar durante la primera mitad del siglo XIX la gente que necesitaba, esto no fue posible posteriormente, cuando disponía de mayor número de buques, y más grandes que antes, lo cual significaba dotaciones más crecidas. Ni que decir que en cuanto a los vapores, exigían gente más instruida. No hemos encontrado un solo documento en que el alto mando naval se muestre satisfecho de las tripulaciones de los buques de guerra. Se hallan, en cambio, significativas quejas que por las fechas que contienen, indican que no se hallaban paliativos durante el período 1850-1870.

La carencia de personal subalterno, en especial con cierta preparación para el servicio, se dejaba sentir en forma aguda durante los mediados de 1853, a tal punto que a la *Amazonas* le faltaban ciento treinta hombres, de artilleros de preferencia a pajes[141]. No es de extrañar que oficialemente se comentara como sigue la situación general: "Nadie ignora que nuestra extensa costa carece de población por las dilatadas distancias que median entre los puertos y los pueblos del interior, en donde por esta razón más bien que por otros obstáculos, el hombre llega hasta conformarse con sus necesidades y escaseces. Mientras se realiza la completa mejora de los caminos, se facilita la comunicación, y con ellas se abren nuevas fuentes de existencia a nuestros conciudadanos del interior, es necesario sacar de los Departamentos, gente que, unida a los matriculados, tripule los bajeles nacionales. Hoy, que es más crecido su número, que se ha desarrollado nuestro comercio extranjero, y que ávidos buscan los hombres sobre las aguas los recursos de la vida, no puede dejar de ser acogido por vosotros el proyecto de Ley que, para nacionalizar nuestra marina militar [*sic*] someteré a vuestra deliberación"[142].

Un año después, ante la crónica situación de la *Amazonas*, Forcelledo solicita que se le den 60 mozos de 18 a 24 años, sanos y de buena disposición, entresacando 40 de la gente reclutada para el ejército, los 20 restantes de Chorrillos y Huacho. Ese sería el mejor auxilio que pudiera darse, dice, para poder completar la dotación de la fragata *Amazonas*. Inclusive advierte, con desconcertante carencia de un apropiado enfoque social, que "así como no debe perderse oportunidad de remitir a los buques todos de la Armada cuantos jóvenes sean perjudiciales en los pueblos con-

movidos, según se van aquietando", y que "la gente del interior es tan buena como cualquier otra, y que siendo joven y robusta se la enseña con facilidad y se aclimata perfectamente, y que es mejor que la corrompida que podemos obtener en la costa".

La situación hizo crisis durante el conflicto con el Ecuador, según se aprecia en una comunicación del Comandante Accidental de Marina: "Todavía no se ha podido completar la gente necesaria para la dotación de nuestros buques de guerra, porque han sido muy pocos los individuos que se han presentado a enganchar y los que han podido tomarse de los bajeles mercantes. No quedando pues otro recurso que el de echar mano de los matriculados, se lo digo a U.S. para que se sirva tomar las medidas que crea más acertadas con el fin que se faciliten, en el día, por lo menos, cuarenta altas que son indispensables"[143].

El Ministerio se vio obligado más tarde, "ya ensayados todos los recursos, a enviar un coronel por toda la costa peruana para organizar el reclutamiento de la Armada. Sin embargo los resultados no fueron muy profícuos... Estos males eran consecuencia de las deficientes matrículas de los puertos"[144].

El Gobierno dio a saber al Congreso la situación que se había presentado: "En cuanto a marineros es forzoso decirlo, que aunque el Gobierno ha procurado mantener bien arreglados los tercios navales, los acontecimientos políticos han hecho ineficaces sus disposiciones: esta circunstancia y la escasa población de nuestra costa ha obligado a completar la tripulación de los buques de guerra con gente de distintas nacionalidades, valiéndose del sistema de enganche; bien es verdad que su número no ha excedido de una cuarta parte de la dotación correspondiente a cada buque.— Hago esta manifestación para que os penetréis de la urgente necesidad de adoptar alguna medida que facilite el medio de aumentar la marinería nacional"[145].

El número de extranjeros que hubo en la expedición al Ecuador debió ser bastante elevado si se considera que de cuatro hombres que en Guayaquil tripulaban una embarcación, dos eran ingleses y dos italianos, habiéndose fugado tres de ellos[146].

Al terminar el lapso histórico que estudiamos la situación no había mejorado: en 1870 Ferreyros daba a saber que a la *Independencia* le faltaban 75 hombres para completar su dotación[147].

4. COMIENZOS DE LA "INSTRUCCION"

Antes que se llegara a la mitad del siglo XIX los marineros y sub-oficiales aprendían sus obligaciones en el trabajo diario y

mediante los ejercicios en los casos en que ello se requería, como en la artillería y el manejo de las armas menores. Pero con la introducción del vapor y la mecánica surgió el deseo de crear escuelas y la primera iniciativa fue precisamente en 1850, para el personal de maestranza de la Factoría de Bellavista[148]. La idea tuvo favorable acogida y la reglamentación de una escuela de aprendices en Bellavista formó parte del decreto supremo de 1852 mediante la cual Echenique dio otra muestra de su interés en la enseñanza y en las actividades metalmecánicas. El mencionado decreto prescribía que los aprendices lo serían en las seis secciones del establecimiento, a saber, dos de fundición, una de tallas y modelos, una de maquinaria, una de calderería y una de herrería. Se prescribía como sigue: "Habrá en cada sección seis aprendices que se dividirán en tres clases: la primera será formada por los que hayan cumplido dos años de trabajo en la factoría; la segunda por los que cuenten más de dos años, y no hubiesen llegado a cuatro; y la tercera y última de los que trabajen en el quinto año. A todos les suministrará el establecimiento alimento diario, un par de zapatos al mes, y dos vestidos al año, compuestos de chaqueta, pantalón y camisa; de los que uno será de brin y otro de paño burdo; y a más recibirán cuatro reales semanales los de primera clase, doce reales los de segunda, y los de tercera, tres pesos.— El Director cuidará que los aprendices adelanten en la sección a que estén dedicados; y tienen la facultad de despedir al que de estos, por su mala conducta, enfermedad habitual, falta de disposición u otra cualquiera causa, sea inaparente para seguir en este género de industria, precediendo antes la respectiva consulta motivada al Gobierno para su aprobación.— Los aprendices han de ser hijos del país, y su número que ha de salir, a proporción, de todos los departamentos de la República, se determinará por separado. Estos desde que cumplan los cinco años de aprendizaje, si han sido aprobados en su examen, recibirán cien pesos de premio, y tendrán además la preferencia para ocupar los destinos del establecimiento, reemplazando a los contratados, con las dotaciones que entonces el Gobierno señale.— Todos los gastos que se hagan en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 4º y 6º saldrán de los productos que rindan en la factoría las obras de particulares"[149].

Este primer intento no obtuvo mayor suceso, salvo crear la inquietud sobre el asunto. Un buen técnico que estuvo de director de la Factoría en 1857, de nombre George Garrit, hizo notar que

sólo dos jóvenes se habían graduado como maquinistas de cuarta clase, pasando a los buques. Examinó el asunto y propuso un nuevo plan de estudios, con 5 años de duración y a base de un contrato. Su propuesta fue aprobada después de pasar a estudio[150].

Mientras fue ministro de Guerra y Marina el general J.C. Torrico, la *Memoria* presentada al Congreso en 1853 hizo notar la necesidad de una escuela de artillería naval y anunció que el Gobierno pediría fondos para crearla. Así debió ocurrir pues hemos hallado manifestaciones de aprecio a la enseñanza que se daba a los artilleros navales, por parte de altos jefes del Ejército Nacional, aunque no ha llegado a nuestro conocimiento ningún documento oficial sobre la mencionada escuela. Puede tomarse como indicio de su existencia, que en el escalafón de 1864 aparezcan dos tenientes y un alférez bajo el rubro "Artillería de Marina". Fácilmente se advierte, también, que en el combate del 2 de mayo de 1866 hubo frente a los cañones terrestres un buen número de artilleros navales.

5. LOS HABERES

La escala de haberes de 1839, que regía para todo el personal, fue modificada al llegarse a la mitad del siglo. En mayo de 1850 y por decreto supremo se dispuso una variación de sueldos de algunos oficiales de mar y un aumento en el de la marinería, en general. Esta disposición del Ejecutivo fue observada por la Tesorería Principal del Departamento de Lima, porque contrariaba dos leyes y por la forma en que gravaría los presupuestos en vigencia. El Ejecutivo, sin embargo, tomó en cuenta las necesidades administrativas y técnicas, y ordenó que se diera cumplimiento a la disposición "de la que en oportunidad se daría cuenta al Congreso"[151]. De esta medida se informó al Congreso: "Penetrada la Administración de 1850 de las dificultades que se tocaban para dotar los buques de guerra con algunos de los oficiales de mar y de la marinería por la desproporción de los sueldos que les asignaba el decreto de 1º de Octubre de 1839, corrigió este defecto de organización en uso de la atribución 12, artº 87 de la Constitución, subiendo las dotaciones de unos y bajando las de otros sin sobrecargar las cantidades votadas con este fin en el presupuesto. Con arreglo a esta alteración, benéfica en todo sentido, presentaré a las Cámaras el pedido de este gasto"[152]. No parece que

el gobierno de Echenique regularizó administrativamente la situación. Pero al asumir Castilla la presidencia, después de la batalla de La Palma, estableció la nueva escala de haberes del 13 de julio de 1855, que hemos mencionado al referirnos a los oficiales. Según ésta los sueldos de los cuadros medios y de la marinería fueron los que siguen:

Sueldos de oficiales de mar y marineros en 1853

Batallón de Marina:	*Pesos*
Sargentos primeros	216
Idem segundos	180
Cabos primeros	144
Idem segundos	132
Tambores y pífanos	132
Soldados	120
Brigada de artillería:	
Sargentos primeros	216
Idem segundos	180
Cabos primeros	144
Idem segundos	132
Tambores y pífanos	132
Artilleros	120
Oficiales de mar:	
Contramaestres	600
Primeros guardianes	390
Segundos ídem	340
Primer carpintero	500
Segundo ídem	340
Tercero ídem	250
Primer calafate	430
Segundo calafate	290
Tercero ídem	220
Armero	400
Herrero	380
Bocafraguas	300
Maestro de velas	250
Cocinero de equipaje y patrón de lancha	250
Sangrador	250

La anterior escala de haberes fue objeto de ciertos reajustes durante la década de los sesentas, los cuales no parece que obedecieron a una disposición general pues no hemos encontrado documentos al respecto. Para mostrar las variaciones que se fueron introduciendo, así como para dar a conocer los sueldos que recibían los maquinistas, fogoneros y carboneros, entre los que ya había algunos peruanos, consignamos a continuación una parte del presupuesto anual para el monitor *Atahualpa,* tal como aparece en un documento de nuestro Archivo y Museo Naval.

Maquinistas:

Para un 1er maquinista		1,440
Para un 2º íd		960
Para dos 3ros íd.	a S/. 768 c/u	1,536
Para dos 4ºs íd.	a S/. 576 c/u	1,152

Gratificaciones para maquinistas:

Para los 6 maquinistas	a S/. 240 c/u	1,440
Para 7 cabos de fogoneros	a S/. 384 c/u	2,688
Para 12 fogoneros	a S/. 336 c/u	4,032
Para 11 carboneros	a S/. 192 c/u	2,112

Oficiales de mar y marineros:

Para un 1er guardián	384
Para un 2º íd	312
Para un 2º carpintero	360
Para un 1er condestable	540
Para un herrero	480
Para un farmacéutico	384
Para un maestre de víveres	360
Para un cabo de timoneles	264
Para un cocinero de equipaje	264
Para dos íd. de cámara a S/. 240 c/u	480
Para dos mayordomos de íd. a S/. 240 c/u	480
Para un cabo de luces	240
Para seis artilleros de preferencia a S/. 240 c/u	1,440
Para seis íd. ordinarios a S/. 216 c/u	1296
Para diez marineros a S/. 192 c/u	1,920
Para diez grumetes a S/. 120 c/u	1,200[153]

6. LA RACION DE ARMADA

La pitanza que recibía cada uno de los individuos de la Marina de Guerra Nacional, igual para todos, tomaba el nombre de "ración de armada". Según el Reglamento Orgánico de 1847 se componía de las especies y cantidades que a continuación se expresan: "doce onzas de galletas, doce onzas de carne salada, cuatro onzas de tocino, cuatro onzas de arroz, cuatro onzas de frijoles, una onza de cacao, y media onza de azúcar, media onza de manteca, un cuarto de onza de sal, un octavo de onza de ají, veinticuatro onzas de leña, un dieciseisavo de galón de aguardiente, o un octavo de vino, velas y vinagre a discreción.—Los jueves y domingos se suministraban cuatro onzas de harina por plaza.—Los oficiales de mar, y demás individuos de la marinería y tropa, podían dejar en despensa la ración diaria de vino o aguardiente, para que a su regreso al puerto principal del departamento dispongan de ella como mejor les parezca, o bien se les abone su importe en plata por cuenta del Estado.—Con el objeto de consultar la economía que resultaba de conservar embarcada la carne salada y galleta, puesto que su precio era mayor que el de la carne fresca y pan, a cada buque se le suministraba desde el siguiente día de la llegada a puerto una libra de carne fresca y dos o más panes, cuyo peso no bajara de doce onzas, por cada una de las raciones diarias de consumo. Con el mismo objeto tampoco se distribuía en puerto harina y tocino; pero en su lugar se suministraban en proporción, los jueves y domingos, papas y verduras.—El aguardiente o vino que se embarcaba para las dotaciones de los buques era precisamente comprado del que se elaboraba en las haciendas del país; y siempre que se embarcaba vino, se cuidaba de poner también a bordo una parte de aguardiente para racionar a la gente en los malos tiempos o fuertes faenas"[154].

En junio de 1856 se dispuso que en la ración diaria del personal naval se considerara una libra de pan[155], y en 1858 se hizo oficialmente una valoración correctiva del valor de la ración: "La provisión, o sea la ración de armada que se suministra a la marinería embarcada, está en cuanto a su valor, sujeta a las variaciones de precio que tienen en la plaza los artículos de que consta, siendo de notar que, de dos reales que se pagaba cuando se dio el Reglamento de 6 de julio de 1847, subió hasta ahora seis meses, a tres y un octavo reales, y ha pasado de esta cantidad en el último remate que aún no ha sido aprobado.—Siguiendo un principio de

justicia dispuso el Gobierno que, a los marineros que sirven en el Arsenal, en la Capitanía del Puerto y otras dependencias de marina, se les abone tres reales diarios por ración, en lugar de una peseta que señala el Reglamento; pues en verdad parecía extraño que costando más la ración que suministra el proveedor para la gente embarcada, se apreciase en menos la que a aquellos corresponde"[156].

7. UNIFORMES DE LA TRIPULACION

En 1830 Gamarra estableció los uniformes que debían usar los individuos del ramo de hacienda pertenecientes a las fuerzas armadas, de las que se menciona ejército, armada y artillería[157], así como los que correspondían a los inspectores de hospitales y médicos-cirujanos[158].

El decreto supremo de 16 de noviembre de 1840 reglamentó los uniformes del personal de diversas actividades navales[159], "desde almirantes a marineros, tanto los oficiales de guerra o línea, como los de Infantería de Marina, Cuerpo de Pilotos, Oficiales de Cuenta y Razón [hoy llamados de Administración] y el Cuerpo de Cirujanos"[160].

El Reglamento Orgánico de 1847 dispuso (Sec. 1ª., 24º, p. 101) que toda la gente de mar del Departamento de Marina y sus dependencias "se vestiría y uniformaría a su costa del sueldo que percibía; pero que se le daría por cuenta del Estado, cada cuatro años, un colchón sencillo y una almohada"[161]. Además, estableció lo siguiente: "A toda la gente de mar embarcada se dará todos los años, por cuenta del Estado, un vestuario de brin, compuesto de camisa y pantalón, y otro de bayetón del país, compuesto de iguales prendas; un gorro, un saco y una frazada"[162].

En 1852, mediante un decreto del 28 de agosto, lo relativo al vestuario se consideró con más detenimiento, y se formuló un detallado reglamento que disponía lo siguiente: "La marinería matriculada usará chaqueta y pantalón de paño azul o de brin, la camisa de cuello extendido, pecho y puños azules, y sombrero de paja, bajo de copa, con funda blanca o negra o charolada.— Los oficiales de mar llevarán el mismo vestuario, con la diferencia de que las camisas serán de las comunes, sin vueltas ni vivos azules, y chaleco de paño azul derecho, con botones de ancla; y gorra azul con vicera y sin galón. Los contramaestres tendrán por divi-

sa una ancla de metal amarillo, larga de dos pulgadas, con un sol sobre el arganeo, del mismo metal, en el antebrazo derecho; y los demás oficiales de mar en el mismo sitio únicamente el ancla de una pulgada de largo.— En los buques de vapor el primer maquinista se vestirá de petifrac azul, sin insignias, igual al de la oficialidad; pantalón y chaleco azul o blanco; y gorra con galón de oro, y los demás maquinistas, como los oficiales de mar, con la diferencia de que no llevarán ancla en el antebrazo; y sí tres botones de ancla pequeños en las botamangas.— El batallón de marina se vestirá como el batallón de la brigada de artillería, cambiando tan sólo en anclas las granadas, y los dos cañones cruzados de la chapa del morrión que usarán con pompón. Abordo pueden ponerse pantalón de lienzo blanco.— Los comisarios y oficiales de comisaría se vestirán como los de ejército[163] llevando ancla en el botón. Y en el servicio ordinario pueden usar el peti frac, con botones de ancla, menos en la botamanga; pantalón azul o blanco, y chaleco del mismo color; y la gorra con galón.— Los capellanes se vestirán en un todo como los del ejército"[164].

Como podrá advertirse, el reglamento que precede indica un interés, que antes no ha existido, en la buena presentación del personal. Este mismo debió impulsar a que se mandara a hacer en Francia el vestuario para la marinería, con no muy buenos resultados a pesar que se utilizó "una de las casas más respetables que ofrece además la garantía de suministrar el vestuario a la Marina Francesa"[165].

8. LAS ARMAS MENORES

El Reglamento Orgánico de 1847 prescribió las armas menores que la tripulación usaría, así como la duración que debía conseguirse de las mismas: "Toda la gente de mar, de contramaestre a grumete, será armada de canana, espada y cuchillo de abordaje; cada buque tendrá de dotación un número de pistolas y chuzos igual al de los dos tercios de la marinería, y otro número de fusiles correspondiente al tercio de la misma; así mismo tendrá un número de hachuelas y arpones de abordaje, proporcionado al porte de cada buque. La duración de este armamento es de seis años"[166].

9. CARRERAS DE BAQUETA, AZOTES Y CONSEJOS DE GUERRA

Hasta los comienzos del siglo XX existió en los buques, de guerra y mercantes, un sistema punitivo que hoy juzgamos indigno y

que sólo encuentra alguna explicación en que las tripulaciones se hallaban formadas en buena parte por criminales escapados de la justicia o por hombres de una violencia propicia a la criminalidad. No se exageraría al decir que a mediados del XIX nuestros marineros no eran iguales ni peores que los de la marina británica, por ejemplo. Pero el régimen disciplinario era similar en Inglaterra y en el Perú puesto que nos apegábamos a los patrones europeos. Es de suponer que la marinería estaba sometida a los mismos castigos que sufrían los soldados embarcados en los buques. El batallón de guarniciones de marina se hallaba sujeto a la Ordenanza Naval de 1802, y ésta indicaba que las "faltas de conducta u otras relativas a la economía interior" se penaban con "privación de paseo, plantón, destino a la limpieza de los alojamientos, arresto de cepo, grillos por veinticuatro horas y aun aflicción de paliza que no pase del número de doce golpes". Añadía que "a iguales castigos por el Comandante del buque se sujetará la Tropa que delinquiere contra la policía y disciplina del bajel"[167]. Extraña, sin embargo, que en esa enumeración no se mencionen dos castigos que aparecen desde los años iniciales de nuestra marina y que se aplicaban con ciertas taxativas. De las baquetas (a veces designada como "carrera de baquetas" en el habla común) se dice que "se hace precisando al delincuente, desnudo de medio cuerpo arriba, a correr una o muchas veces por medio de la calle que forman los sodados, los cuales al pasar el reo, le dan en la espalda con las correas de baqueta, varas o porta-fusiles". Se añade que sólo se exceptúan de esta disposición los buques de guerra, en los cuales puede imponerse la pena de baquetas en los delitos que designa la Ordenanza; pero no puede pasar de dos carreras"[168]. En cuanto a los azotes, se especifica que "esta pena está permitida en los buques de guerra, en los casos que designa la Ordenanza; pero no se puede aplicar por docenas, sino expresando su número en el modo ordinario y común; y nunca pueden darse más de treinta"[169].

Los extremos a que podían llevar castigos tan crueles, a hombres pacíficos como los de nuestro litoral, se aprecian conociendo una ocurrencia. El 10 de noviembre de 1864 el marinero Manuel Ayala, de la dotación de la fragata *Amazonas,* fue juzgado por un consejo de guerra ordinario y se le sentenció a quince años de penitenciaria por el homicidio perpetrado en el guar-

dián de ese buque Hilario Garrido, violentado Ayala por el castigo de azotes que Garrido le aplicó[170].

10. LOS VALIOSOS EXTRANJEROS

Como una consecuencia de la propulsión de los buques de nuestra escuadra mediante máquinas de vapor, así como del impulso que la actividad metalmecánica tomó en nuestra institución gracias a los talleres de la Fundición Naval de Bellavista, fue necesario traer del extranjero personal apropiado para contribuir en esos menesteres al mismo tiempo que adiestraba e instruía a los técnicos nacionales de mando medio que la Marina de Guerra necesitaba. No fueron pocos los que se contrataron con tal objeto, que sumados a quienes voluntariamente habían venido de Europa y los Estados Unidos, no solamente mecánicos sino personal de maestranza, en general, formaron un total relativamente elevado en relación con el número de oficiales de mar y marineros de la Institución. Este no era en el mundo naval un fenómeno nuevo, a tal punto que no hacía mucho tiempo que la Marina de Su Majestad Británica se había alarmado debido al número de extranjeros que servía abordo. Los prolongados viajes que realizaban sus buques, con deserciones y muertes, con frecuencia obligaban a los comandantes a enganchar a cualesquiera individuos. En pleno desarrollo de las guerras napoleónicas, en 1808, se había hallado que el *Implacable* tenía 14% de sus tripulantes que procedían de puertos americanos, asiáticos y europeos continentales: de los 80 que sumaban, 25 eran norteamericanos y el resto jamaiquinos, antillanos, suecos, daneses, prusianos, holandeses, germanos, corsos, portugueses, sicilianos, minorcanos, raguzanos, brasileños, españoles, bengalíes y canadienses.

El personal extranjero que más necesitaba el Perú, y al que más consideraciones se guardaba, comprendía los británicos y norteamericanos conocedores de máquinas a vapor y de talleres mecánicos. Administrativamente este grupo caía dentro del llamado en términos generales "maestranza", que distinguía el reglamento orgánico de 1847[171] y que se había procurado atraer del extranjero, mediante la ley del 7 de enero de 1848[172]. Pero, aunque no se hubiese reglamentado nada que lo estableciera, en realidad los llamados "ingenieros" (de quienes hemos tratado en pá-

ginas precedentes que están cercanas a ésta), en algunos casos se hallaban por encima de los oficiales de mar en cuanto a los sueldos que percibían y al rango que se les concedía de manera espontánea, que estaba más cerca de los oficiales de guerra que de los oficiales de mar, y casi se podría decir que entre los "oficiales mayores", usando un término muy empleado hasta la década de los cuarentas y que en la de los cincuentas comenzó a eliminarse. Hay que añadir que esta situación especial se refería siempre a los "primeros ingenieros" y a veces a los "segundos ingenieros".

Los primeros contratos de técnicos norteamericanos son hechos para el *Rímac,* cuya construcción sale del límite cronológico de nuestro trabajo, y con la ayuda de Rumrril. Nos limitamos a añadir referencias documentales que pueden ser útiles en el futuro[173].

George Rumrril, a quien acabamos de mencionar, había sido recomendado por Echenique en cuya magnífica hacienda limeña tuvo a su cargo toda la maquinaria con que el progresista militar y agricultor la había dotado. Contratado para ejercer la dirección técnica de la Fundición de Bellavista (en 1849), pasó a los Estados Unidos y allí seleccionó el personal para los talleres de esa factoría. Esto trajo como consecuencia que hasta 1855, aproximadamente, casi todos los técnicos que trabajaron en fundición y en las máquinas-herramientas fueran norteamericanos. Al examinar los documentos de contratación se advierte que a veces se les menciona como "operarios de maestranza", pero en otras ocasiones se especifican sus empleos u oficios, como director de maestranza (o sea jefe de talleres), maestro mayor fundidor, maquinistas, herreros, carpinteros de planchas metálicas, caldereros, modelero, fundidor de cobre[174]. No ha de pensarse que cada contrato mencionado documentalmente se refiere a un solo individuo. Unos señalan a 7[175] y hay hasta de 11 personas[176]. Conforme avanzaba la década de los cincuentas fue aumentando el número de técnicos europeos que se trajo. Al comienzo de 1852 José Antolín Rodulfo mandó "de Europa" 35[177] al mismo tiempo. Después vinieron de Francia y Gran Bretaña y en el caso de seis armeros "para la maestranza" se precisó que fueran "de París o de Hamburgo"[178]. En cuanto a los oficiales de oficios mecánicos, se preferían los británicos[179]. Al final de la década se ordenó al cónsul Barrenechea que contratara en Francia un ingeniero constructor naval, a lo que respondió que no se creía facultado para ello y "para celebrar con él un contrato"[180]. En 1862 los

maquinistas extranjeros que en la Factoría ganaban 4,000 pesos eran dieciocho y sus nombres (aproximados) los siguientes:[181]

Don Alejandro Makencie
„ Daniel Clark
„ Jorge Hill, con 350. S/. mensuales

Primeros maquinistas

Don Samuel Cok
„ Adam Makencie
„ Carlos Ingraham
„ James Wallace
„ William Hodson
„ José Polkinshorn
„ Joseph Armstrong

Idem segundos

Don Jorge Soulsby
„ Alejandro Bell
„ John Tinline
„ Federico Stapbles
„ José Mayorquin (posiblemente Mallorquín)
„ Eliga Tomas Young
„ Samuel Binghan
„ Guillermo Templeton

Ese mismo documento expresa que había por entonces en los buques de guerra 14 "maquinistas" extranjeros, número que es inferior al que se encuentra en otros años, lo que se explica porque esa cifra sólo toma en cuenta los extranjeros de mayor jerarquía, que en el *Amazonas,* por ejemplo, eran cuatro; pero hay que considerar que se encontraba además abordo un buen número de fogoneros que eran norteamericanos, especialmente, y algunos británicos. Raro era el buque que no los tenía y también formaban parte de la dotación del Arsenal[182].

Como es de suponer no faltaron algunas dificultades de menor cuantía, casi todas ellas derivadas de problemas económicos que por lo general se resolvieron a favor de esos extranjeros. Hubo para esto una importante razón que consistió en que sus servicios resultaron tecnicamente excelentes y grande su adaptabili-

dad a nuestro medio. No fueron pocos los que aquí murieron a causa de las enfermedades tropicales o de accidentes de trabajo, en los buques surtos en el Callao, en Puno, en Iquitos. Esto no amilanó a los restantes. Se dieron casos como el de Daniel Clarke, primer ingeniero del *Amazonas,* que solicitó seis meses de licencia para ir a su país, lo que hizo suponer que no volvería, pero sí regresó[183]. La ayuda de los ingenieros y mecánicos anglosajones resultó muy valiosa en nuestro conflicto con España. No abandonaron sus buques en el momento de prueba, y estuvieron con nosotros en Abtao y en el Callao. Incluso vinieron más, como fue el caso de William Fenton a quien se contrató en Inglaterra para emplazar los cañones Blakeley rayados de grueso calibre (11 pulgadas) que eran nuevos en nuestro medio[184].

En cuanto a los extranjeros de clase subalterna que se contrataban para servir en nuestros buques, tuvimos la fortuna que se conformaran con las condiciones de vida en ellos, sin provocar motines y situaciones similares que no eran raras en las marinas europeas. Mas esto no quiere dar a entender que su servicio era satisfactorio. Sin embargo, resolvía en parte la difícil situación, que era crónica en nuestra institución, de falta de marinería apropiada. Se encuentran casos de voluntarios que se hacen pasar por servidores forzados y esto dio lugar a una resolución suprema que el 6 de noviembre de 1858 dispuso: "No se permitirá el enganche de marineros extranjeros sino en vista de papeles firmados por los cónsules de sus respectivas naciones y constancia que acredite hallarse libres de anteriores obligaciones y aptos para celebrar contratos".

Además de los norteamericanos que al servicio de nuestra marina militar habían venido con los buques de guerra comprados en los Estados Unidos, otros individuos de esta nacionalidad se habían enganchado en el Perú, buena parte de los cuales estaba formada por desertores de los barcos mercantes de su país, no faltando quienes eran desertores de las unidades de la Escuadra del Pacífico que los Estados Unidos mantenía en nuestras costas.

Aunque la utilización de los servicios de los marineros norteamericanos era muy conveniente debido a sus conocimientos y habilidades marítimas, resultaba bastante insegura en cuanto a su duración. Nuestros buques estaban obligados a entregar de inmediato a quienes eran desertores de las unidades de guerra extranjeras. Además, cuando un ciudadano de los Estados Unidos quería dejar el servicio naval peruano rompiendo el contrato, se

presentaba al cónsul de su país con una historia inventada, que este funcionario casi siempre daba por cierta. Si el cónsul presentaba una petición oficial para que se diera a su conciudadano la baja de las filas del Perú, lo lograba fácilmente a menos que el marinero norteamericano estuviera sometido a los tribunales de justicia[185].

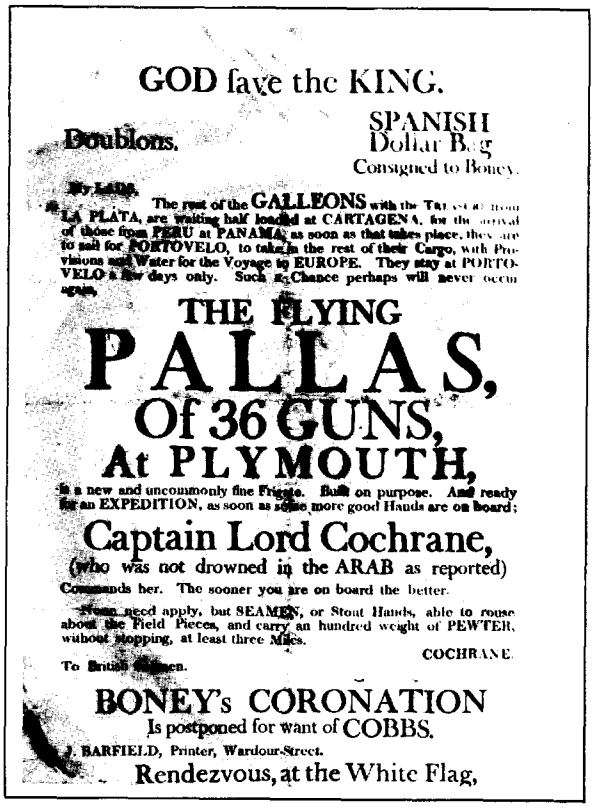
Los chilenos habían abundado siempre en las tripulaciones de los buques de guerra peruanos. Pero su número se hizo mayor cuando se presentó el conflicto con España. El Cónsul del Perú en Valparaíso quedó encargado de enganchar en ese puerto 150 marineros pero no logró enviar sino 111 de los cuales 62 eran chilenos, 25 británicos y el resto estaba formado por norteamericanos, granadinos, portugueses, peruanos, venezolanos y mejicanos[186]. Posteriormente mandó 51 hombres más de los cuales 23 desertaron en las islas Chincha[187]. En el informe de la inspección pasado en el Callao a los buques el 5 de setiembre de 1864, se hizo notar que con relación a que la *Amazonas* pudiera empeñarse en combate, tendría dificultades debido a "las muchas nacionalidades de los mismos [se refiere a los tripulantes], entre los que hay un sinnúmero de individuos que no conocen el idioma castellano..."[188].

11. "EL RECLUTAMIENTO ES UN CRIMEN"

La Constitución de 1860 expresó que "el reclutamiento es un crimen"[189]. Sin embargo, en el relato de su viaje de Lima a Iquitos, realizado con el contralmirante Tucker y los miembros de la Comisión Hidrográfica en 1868, de la que nos ocuparemos en un próximo capítulo, con referencia a su llegada a Chaclla, pueblo situado en una quebrada del Huallaga, Távara comentó: "Aquí no encontramos ni autoridades ni habitantes; sólo una anciana que nos dijo que todos se habían escondido en la quebrada y en sus chácaras, porque creyeron que éramos soldados. ¡Tal es el temor que el reclutamiento y los abusos militares han infundido en estos desgraciados pueblos!"[190].

11a. Abusos y crueldades de la leva

Como es sabido, no hubo en el mundo durante la centuria comprendida entre 1750 y 1850 marinería que igualara en destreza, coraje y patriotismo a la que tripulaba los buques de guerra



GOD save the KING.

Doublons. SPANISH Dollar B[illegible]g

Consigned to Boney.

[illegible] The rest of the GALLEONS with the Treasure from LA PLATA, are waiting half loaded at CARTAGENA, for the arrival of those from PERU at PANAMA; as soon as that takes place, they are to sail for PORTOVELO, to take in the rest of their Cargo, with Provisions and Water for the Voyage to EUROPE. They stay at PORTOVELO a few days only. Such a Chance perhaps will never occur again.

THE FLYING

PALLAS,

Of 36 GUNS,

At PLYMOUTH,

Is a new and uncommonly fine Frigate. Built on purpose. And ready for an EXPEDITION, as soon as some more good Hands are on board;

Captain Lord Cochrane,

(who was not drowned in the ARAB as reported)

Commands her. The sooner you are on board the better.

None need apply, but SEAMEN, or Stout Hands, able to rouse about the Field Pieces, and carry an hundred weight of PEWTER, without stopping, at least three Miles.

COCHRANE.

To British Seamen.

BONEY's CORONATION

Is postponed for want of COBBS.

J. BARFIELD, Printer, Wardour-Street.

Rendezvous, at the White Flag,

Hojas de propaganda impresas por Lord Cochrane al izar en Londres bandera de enganche para la fragata *Pallas* con la cual hizo valiosas presas españolas y francesas en 1805. (Tomado de Michael Lewis, *vide* bibliografía).

de Gran Bretaña. En su mayor parte estaba formada por voluntarios a quienes se pagaba poco pero que querían correr el mundo sobre las olas, como correspondía a un pueblo marítimo por excelencia. Cuando, durante los finales del siglo XVIII, comenzó la guerra contra la Francia revolucionaria, e Inglaterra tuvo que incrementar la marina para enfrentarla a otra de primera clase, como había sido la de los Capeto, se recurrió al pago de primas de enganche así como a la incitación de hacer presas muy valiosas cuando España unió sus fuerzas a Francia. Pero la contienda duró más de veinte años y se extendió en todo el planeta exigiendo cada vez más buques. Esto llevó a Gran Bretaña a dos procedimientos destinados a conseguir marinería. Primero, a poner en práctica con un nombre disimulado (*impressment,* que se utilizaba para las requisiciones y expropiaciones hechas por los gobiernos), lo que en realidad era en español la "leva" que se empleaba comúnmente con los ociosos y vagos a quienes se les imponía el servicio en el mar, o en tierra. Creció en todo el litoral el número de "*press–gang*" (patrullas de reclutamiento) que apresaban por la fuerza a los hombres jóvenes y los embarcaban sin parar mientes en su situación familiar, justificándose en una necesidad patriótica que ni los perjudicados se atrevían a discutir. Mas como esto no fuera suficiente, tuvo que establecerse también, mediante dos leyes (marzo y abril de 1795), la conscripción, conocida por "*Quota*" a causa de las partes proporcionales de reclutas que correspondían a cada circunscripción territorial, del número anual de individuos con que Gran Bretaña tenía obligatoriamente que tripular sus buques de guerra[191]. Como el Perú vivió desde 1821 sobre las armas, batiéndose con sus vecinos o cambiando presidentes por la fuerza, las necesidades de tropas que experimentaron los gobiernos, mantuvo a su pueblo en una esclavitud militar permanente que lo llevó a aborrecer todo lo que se relacionara con el servicio de las armas.

El exceso de actividades militares, y quizás la circunstancia de que había desaparecido la milicia que existió anteriormente como institución, llevó a un reclutamiento que consistía en tomar a los hombres contra su voluntad, y colocarlos en las tropas del ejército, en un ataque a la libertad individual y con perjuicio para las actividades económicas ya que se restaban brazos útiles para el trabajo productivo. De allí que la Constitución (1860) declaró que la fuerza pública no se podía aumentar ni renovar sino conforme a la ley y que el reclutamiento era criminal. Según esto



Abusos y crueldades del apresamiento para el embarque forzado, tal como los presentan los pintores ingleses de temas navales. (Tomado de Charles Robinson).



Abusos y crueldades del apresamiento para el embarque forzado, según los presentan los pintores ingleses de temas navales. (Tomado de Charles Robinson).



Abusos y crueldades del apresamiento para el embarque forzado, según los presentan los pintores ingleses de temas navales. (Tomado de Charles Robinson).

debía emplearse el enganche y sólo cuando ello no produjera efecto, la conscripción con las formalidades prescritas por las leyes. Regía en esta materia la del 21 de diciembre de 1847 que, según García Calderón, "era conforme a la Constitución"[192], y prescribía la necesidad de la autorización del Congreso, la amenaza de guerra exterior y reponer las bajas para conservar el ejército en el pie de fuerza señalada por las leyes. El enganche se consideraba "medio primario" y tenía que hacerse por contrata, ante los subprefectos o gobernadores donde no hubiera aquellos, que estipulara la cantidad de dinero que el individuo recibiría a cambio del servicio por un lapso determinado. También estas disposiciones señalaban quienes estaban exceptuados de la calidad de reclutas debido a su situación familiar y ocupación. Mas en 1851 el Poder Ejecutivo declaró que la ley de 1847 "había sido impracticable" y no "había corregido los abusos que se propuso extirpar", por lo cual enviaría un proyecto al Congreso[193]. Posteriormente apareció la disposición constitucional de 1860, que en algo mejoró la situación. Pero lo cierto es que, como sucedía en otros países, inclusive europeos, el servicio militar fue origen de numerosos abusos y crueldades, y las disposiciones legales y de otro orden se violaron más que se cumplieron. De los efectos que produjo en el orden económico esta situación, puede juzgarse por hechos ocurridos en las puertas de Lima, a personas que ni debido a sus altas posiciones podían proteger a sus trabajadores de los rigores del reclutamiento. En 1869, en respuesta a una encuesta, el hacendado Enrique Swayne comenta que los trabajadores que no son levados lo evitan mediante la fuga, "malográndose muchas veces las sementeras". Añade: "Hace poco que yo he necesitado adoberos, ladrilleros y quemadores de ladrillos para construir y tener listas las obras de mampostería para colocar máquinas que aguardo; los adoberos han sido tomados de leva y no tengo cómo reemplazarlos, vendrán las máquinas y no podré colocarlas"[194].

A causa de las dificultades que la Marina de Guerra encontraba para que los buques pudieran tener el número de marineros que necesitaba, a pesar de que empleaba principalmente la modalidad del enganche tuvo también que utilizar personal reclutado[195]. Las disposiciones que le concernían se hallaban consignadas en el Reglamento Orgánico de 1847, en los términos siguientes: "La duración del tiempo del enganche será de diez y ocho meses para la navegación en el Mar Pacífico; y de tres años

para la que se extienda a los mares de Europa y Asia.— A todo oficial de mar, nacional o extranjero, así como a los operarios de maquinaria para el servicio de buques de navegación por vapor que se enganchen con destino a la marina de guerra en la navegación del Pacífico, se les gratificará con una cantidad en dinero, correspondiente al sueldo mensual designado por reglamento para su clase respectiva, y además ocho pesos como el importe de la ración de armada en dicho tiempo.— Los que se enganchen para servir tres años, obtendrán el duplo de estas gratificaciones.— A la marinería nacional o extranjera que se enganche, bien sea de la clase de artilleros de preferencia, bien de la de ordinarios, o de la de marineros, se le dará las gratificaciones designadas en el artículo anterior.— Cumplido el tiempo del enganche, si sucede esto en el puerto del Callao, se procederá en el día al ajustamiento y liquidación de los sueldos devengados por el enganchado, se le abonará en dinero, sin la menor demora, la cantidad que resulte a su favor, y se les despedirá del servicio, sin que por ningún pretexto ni motivo pueda obligársele a continuar en la armada, a menos que por su voluntad quiera volver a engancharse. Pero si el tiempo del enganche se hubiese cumplido en otro puerto que no fuere el Callao, será obligación del enganchado continuar sirviendo hasta su ingreso al mencionado puerto, donde se le despedirá y ajustará conforme a lo dispuesto en este artículo.— Si cumplido el tiempo del enganche en otro puerto que no fuere el Callao, los meses trascurridos desde que se cumplió aquel hasta el día del ajustamiento, fuesen iguales al tercio del plazo estipulado por el que se enganchó, entonces se le abonará también la tercera parte del valor del enganche respectivo; y así proporcionalmente seguirá aumentándose por terceras partes, hasta completarle otro tanto del importe del enganche primitivo; esto si llega a vencerse íntegramente un nuevo período, conforme al tiempo estipulado de servicio"[196]. De acuerdo con tales disposiciones, la Marina de Guerra hacía que se colocara en los puertos la bandera de enganche y, obtenidos de la Tesorería los fondos necesarios, procedía a contratar tantos individuos como eran necesarios para reemplazar a los que eran dados de baja por haber concluido su período de servicio[197]. A causa de reclamaciones que presentaban los cónsules, debido a los enganches en nuestros buques de marineros que habían desertado de los de otras naciones, se dispuso que los comandantes de nuestras unidades de guerra "hicieran entender a los individuos que se presentaban voluntarios

para el servicio en la Armada, que estaban obligados a servir por dieciocho meses, haciéndoles firmar dos constancias al tiempo de su embarque, y que una de ellas fuera remitida a la Mayoría para evitar de este modo los reclamos de los cónsules por súbditos de sus naciones"[198].

11b. Milicias y tercios de la gente de mar

El Dr. Denegri nos ha dado en el interesante tomo que ha estado a su cargo, una información completa sobre las medidas administrativas que en la década de los cuarentas se tomaron para revitalizar las milicias y organizar los tercios navales[199]. Es digno de tomarse en cuenta que no obstante el número de disposiciones que se adoptaron y la importancia que se les concedió, el Reglamento Orgánico de 1847 no incorporó tal asunto en su texto, con lo cual no aclaró la exacta situación en que se colocaban esos órganos en la estructura naval.

A base de la disposición suprema del 6 de octubre de 1840, que señalaba ya pautas generales para el asunto[200], se creó "un cuerpo militar que llevaba el nombre de milicias navales de la República", formado por "toda la gente de mar y maestranza, y demás individuos matriculados". Los términos elegidos para denominar ese cuerpo y sus partes componentes, semánticamente no resultaron a veces muy apropiados, o mezclaron elementos que no combinaban. En realidad "milicia" era cuerpo sedentario formado por civiles; para-militar y no propiamente militar. "Tercio" había tenido empleo, militar mayormente, en los siglos XVI y XVII, y también en las guarniciones de las galeras. En España se utilizaba con sentido gremial entre marineros y propietarios de lanchas y redes. En cambio, "tercio naval" designaba "el cuerpo o congregación que forma la marinería alistada para el servicio de los buques de guerra, en cada uno de los tres departamentos de Cartagena, Cádiz y El Ferrol"[201]. Como, por otra parte, coexistían con esos términos la "matrícula" y la "maestranza", y como "los matriculados en las poblaciones del litoral componían las milicias navales de la República", según un decreto del 29 de octubre de 1849[202], resultaba un panorama confuso que se advierte algo complicado en los documentos de esa época. Aquí trataremos de precisar los términos, empleando "matrícula", como denominación genérica, con el significado de inscrito, o registrado en las listas de personal portuario que se formulaban en cada puerto

Núm. 12.

Estado general de la Milicia naval del Perú, espresando clases, y tercios ó partidos á que pertenecen los matriculados.

Tercios.	Partidos.	COMANDANTES.	Director.	Carpinteros. Blanco. Maestros.	Carpinteros. Blanco. Oficiales.	Carpinteros. Blanco. Obreros.	Carpinteros. Rivera. Maestros.	Carpinteros. Rivera. Oficiales.	Carpinteros. Rivera. Obreros.	Calafates. Maestros.	Calafates. Oficiales.	Calafates. Obreros.	Herreros.	Aserradores.	Acheros.	Pescadores. Compañías. Sarjentos.	Pescadores. Compañías. Cabos.	Pescadores. Compañías. Soldados.	Cargadores. Cuadrillas. Oficiales.	Cargadores. Cuadrillas. Sarjentos.	Cargadores. Cuadrillas. Cabos.	Cargadores. Cuadrillas. Soldados.	Lancheros. Trozos. Sarjentos.	Lancheros. Trozos. Cabos.	Lancheros. Trozos. Soldados.	Fleteros. Trozos. Sarjentos.	Fleteros. Trozos. Cabos.	Fleteros. Trozos. Soldados.	Tasqueros. Compañía. Sarjentos.	Tasqueros. Compañía. Cabos.	Tasqueros. Compañía. Soldados.	Toneleros.	Veleros.	Marineros.	Pilotos de altura.	Pilotos de prácticos.	Total.	Totales.
Lima	*Callao*	Capitan de fragata D. Pedro José Carreño	1	1	5	6	1	18	22	1	13	20	8	8	»	1	2	55	3	6	6	68	1	2	45	1	2	49	»	»	»	4	3	470	157	19	998	
	Pisco	Idem graduado D. Francisco Roman	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	34	»	1	2	14	»	1	28	»	»	»	4	2	37	»	»	»	»	»	126	
	Huacho	Idem de corbeta D. Damian Alzamora	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2	142	»	4	6	52	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	208	1332
			1	1	5	6	1	18	22	1	13	20	8	8	»	4	6	231	3	11	14	134	1	3	73	1	2	49	4	2	37	4	3	470	157	19	1332	
Piura	*Paita*	Capitan de navío D. Manuel Sauri	»	»	»	»	»	3	14	1	8	7	4	4	11	2	4	212	»	»	2	18	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	36	»	»	326	
	Tumbes	Idem de corbeta graduado D. Domingo Vieyra	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	16	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	19	
			»	»	»	»	»	3	14	1	8	7	4	4	11	3	6	228	»	»	2	18	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	36	»	»	345	345
Libertad	*Trujillo*	Capitan de fragata D. Miguel Pastrana	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	4	80	»	»	»	1	2	39	»	»	»	»	»	127	
	San José	Idem de corbeta D. Miguel Valarezo	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	9	170	»	»	»	3	4	29	»	»	12	»	»	230	
	Pacasmayo	Particular D. Gaspar Hurtado	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	4	56	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	62	
	Santa y Casma	Capitan de corbeta D. Ramon Avilés	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	8	»	»	»	»	»	9	
			»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	17	306	»	»	»	5	7	76	»	»	12		»	428	428
Arequipa	*Islay*	Capitan de fragata D. José Rosendo Carreño	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	30	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	84	10	»	127	127
Moquegua	*Arica*	Capitan de navío graduado D. José de la Haza	»	»	4	»	»	4	»	»	2	»	3	3	»	»	1	22	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	55	4	4	103	
	Iquique	Sarjento mayor de artillería D. Ildefonso Loayza	»	»	2	»	»	3	»	»	2	»	»	»	»	»	2	18	»	1	2	70	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	46	»	»	146	
	Ilo	Teniente de Ejército D. Manuel Tapia	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8	2	»	16	
			»	»	6	»	»	7	»	»	4	»	3	3	»	»	3	46	»	1	2	73	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	109	6	»	265	265
		Suma total	1	1	11	6	1	28	36	2	25	27	15	13	11	7	15	503	3	13	20	257	7	20	379	1	2	49	9	9	113	4	3	705	»	»	2497	2497
																																				Sumas de la izquierda	»	2497
																																				Sumas de los tercios	»	2497
																																				Iguales.		

NOTA.—La clasificacion de las profesiones de los matriculados en cada tercio y partido naval no están bien hechas y solo son conformes en el número de individuos que cada uno tiene; mas este defecto solo puede remediarse haciendo el arreglo de las matrículas por los medios que previene su ordenanza.

V.° B.°
Deustua.

Francisco U. Guerra.
Secretario.

o caleta. Utilizaremos "maestranza" con el sentido *económico* de que esos matriculados ganaban su sustento desempeñando tareas artesanales y manuales relacionadas con actividades marítimas, algunas de las cuales hacían que se les calificara, también, como "gente de mar". En cuanto a "milicias navales", tendrá para nosotros connotación *militar*, es decir, los matriculados si se les considera como cuerpo de civiles que pueden ser llamados al servicio naval en casos de necesidad. No debe creerse que las dotaciones de los buques de guerra se formaban a base de este personal, como algunas veces se ha expresado. La mayor parte de este era llamada, más bien, para la Factoría de Bellavista y el Arsenal de Marina. Como ha de verse más adelante, una de las dificultades con que tropezaba la Marina de Guerra era que el número de matriculados jóvenes que había en los puertos era muy reducido. Nunca alcanzó para reemplazar en tiempo oportuno a los marineros y artilleros de las dotaciones navales que salían de baja. Esto obligó a la contratación de extranjeros. Precisa advertir que la documentación existente en nuestro Archivo Naval ha de utilizarse con cuidado, pues en la correspondencia se emplea de manera indiscriminada los términos "matrícula", "milicia" y "tercios". Hay que añadir que contribuía a enredar la situación, el hecho que en 1849 la matrícula tomó características similares a la conscripción, pues se dispuso que "todos los vecinos de los puertos desde la edad de quince años hasta la de cincuenta" tenían que inscribirse en sus respectivos partidos[203].

Del contenido de algunos documentos oficiales del lapso que estudiamos parece desprenderse que el ministerio de Gobierno, así como las autoridades políticas dependientes del mismo, tenían importante intervención en lo relacionado con la matrícula y los tercios, aun en asuntos que se relacionaban directamente con la Marina de Guerra Nacional[204].

Parece que de la matrícula y de los tercios navales no se obtuvieron resultados satisfactorios. En 1853 el ministro del Ramo expresa: "El gobierno siente con frecuencia la imperiosa necesidad de sistemar los matriculados en el orden prescrito por los estatutos, a fin de que no se eximan ni eludan los deberes que les son propios, para gozar las ventajas que les ofrece su entrada al tercio. Evitar estos males y ordenar hasta la perfección las matrículas, es el objeto que se propone. Para conseguirlo, cree conveniente establecer una Comandancia General de tercios navales, con arreglo a lo prevenido por las ordenanzas del ramo. El proyecto

Número 16.

Estado general de los tercios navales de la República.

TERCIOS NAVALES	PARTIDOS	CUERPO DE PILOTOS: De altura.	Prácticos.	Cabos de marinería.	TRIPULAC: Patrones	Marineros.	CARPINTEROS: de ribera. Maestros.	Oficiales.	Obreros.	de blanco. Maestros.	Oficiales.	CALAFATES. Maestros.	Oficiales.	Obreros.	AUXILIOS AUXILIARES DE MAESTRANZA. Toneleros.	Herreros.	Aserradores.	COMPAÑÍA DE CARGADORES. Comandantes.	Oficiales.	Barqueros.	Cabos.	Bolsilleros.	DE FLETEROS. Barqueros.	Cabos.	Bolsilleros.	DE LANCHEROS. Barqueros.	Cabos.	Bolsilleros.	DE TASQUEROS. Barqueros.	Cabos.	Bolsilleros.	DE PESCADORES. Barqueros.	Cabos.	Bolsilleros.	Total de matrículas en cada partido.	Total de matrículas en cada tercio.
Tumbes	Tumbes.		9	1	3	14												1		1	1	46	9	1	9	1	33					1	1	98	417
	Arica.				1	6																33	1		1		14							116	
	Moquegua.				1	6																9													203	
Arequipa	Islay.	4	5	1	5	43												1		8	1	93			1		13							9	187	187
	Camaná.																			1		11												15		
Ica	Pisco.		1	1	1	4		1										1		2	1	54	2		3		30			3			8	104	325
	Chincha.				1	4														1		10					33			1				93	
Lima	Callao.	167	113	9		20	1	95		1	196	1	180			7	43		9	9	6	116	9	3	31	1	165	9	3	1	10	9	5	10	67	1844
	Chancay.				1																6	64			859					10	91			1018	169	
Huacho	Santa.																	1		3		27			10									57	57
Trujillo	Trujillo.												1						3	86	4					7	73							154	457
	San Pedro.																		2	84	5					4	74						15	130	
	Lambayeque.																																8	163	
Paita	Paita.		1	1	3	5	11							4	8					9	1	13	3		33		14			4	1		1	355	707
Piura	Sechura.						5							1								3			8						10		15	154	
	Tumbes.				1	10	11							1																				198	
		171	131	9	25	177	8	119	17	1	196	3	147	6	15	10	44	4	7	22	5	558	9	9	637	7	17	489	4	3	185	23	26	1019	3944	3944

Callao, 1.° Marzo de 1864.

ROSENDO CARREÑO.

Tercios navales existentes en el litoral en 1864. (Anexo a la *Memoria de Guerra y Marina* de 1864).

de que os hablaré en seguida, os instruirá de los pensamientos del Gobierno en esta parte"[205]. Y en 1864 un nuevo funcionario en ese cargo declara que el sistema ha fracasado y que precisa cambiarlo: "Insuperables han sido siempre las dificultades con que ha tocado el Jefe principal de ellos para arreglar y aumentar las matrículas en los puertos. Desde que los afiliados en estas perdieron las preeminencias y el fuero privativo, que les acordaba la ordenanza del ramo, huyen de ese cuerpo, y buscan en cambio, por medio de la agricultura o de la industria, recursos para la vida. En pos de esta verdad ha venido, y sigue en aumento, la aversión a la carrera, a tal grado que, en muchos de nuestros puertos, no se encuentran los hombres de mar necesarios para el tráfico mercantil, no obstante la pingüe ganancia que reportan. Con tales premisas es muy lógica la deducción; ella es la falta de marineros nacionales para tripular nuestros bajeles de guerra: circunstancia que ha impuesto la forzosa obligación de ocurrir al enganche de gente colecticia y heterogénea que, a más de ser oneroso, dificulta la instrucción, aleja la confianza y retarda la disciplina. Para obviar estos inconvenientes y nacionalizar las tripulaciones, ya que no sea posible devolver a los matriculados el fuero o eximirlos de contribuciones y pechos, convendría ensayar el sistema de conscripción en todas las provincias de la República, estableciendo buques-escuelas en que reciban los jóvenes, designados por la suerte, la instrucción marinera y militar que han menester, antes de pasar a los de guerra"[206]. En la memoria anual de 1864, que es el documento al cual nos estamos refiriendo, aparece un cuadro que muestra el "Estado general de los tercios navales de la República" para ese año. Si se comparan las cifras que allí aparecen, con las contenidas en un cuadro similar de 1848[207] se puede apreciar que en ese lapso de 16 años, a pesar del enorme incremento que el tráfico marítimo ha experimentado en nuestra costa, la matrícula total (de pilotos de altura a modestos pescadores) sólo ha aumentado en 1,140 individuos. Este dato parecería confirmar la escasa influencia que los negocios del guano y del salitre, con sus enormes volúmenes de exportación, tuvieron en el desarrollo de la marina mercante nacional durante la segunda mitad del siglo XIX, porque esos productos fueron transportados en buques extranjeros, así como la muy escasa utilización del personal peruano en los buques de la P.S.N.C., compañía que se constituyó en un enclave socioeconómico de Gran Bretaña.

Tercios y embarcaciones menores que había en el litoral peruano en 1870. (Anexo a la *Memoria de Guerra y Marina* de 1870).

N.° 15.

ESTADO GENERAL

Que manifiesta las diferentes matrículas que forman los Tercios navales de la República, y embarcaciones menores que existen en sus puertos y caletas.

TERCIOS NAVALES.	PUERTOS Y CALETAS.	CLASES Y NOMBRES QUE LOS JEFES DE LOS TERCIOS Y PUERTOS.	Pilotos: de altura	Pilotos: de costa	Patrones	Botas	Cabos de Marinería	Cañoneros de Marinería	Comisión de Ingenieros: Almirantes	Comisión de Ingenieros: Clases	Comisión de Ingenieros: Oficiales	Comisión de Sanidad: Almirantes	Comisión de Sanidad: Clases	Comisión de Sanidad: Oficiales	Comisión de Artillería: Almirantes	Comisión de Artillería: Clases	Comisión de Artillería: Oficiales	Comisión de Administración: Almirantes	Comisión de Administración: Clases	Comisión de Administración: Oficiales	Comisión de Infantería: Almirantes	Comisión de Infantería: Clases	Comisión de Infantería: Oficiales	Contaduría: Empleados de Administración	Maestranza: Clases	Maestranza: Sin clase	Guardia Nacional: No Amortizados	Embarcaciones Menores: Lanchas	Embarcaciones Menores: Botes	Embarcaciones Menores: Canoas	Embarcaciones Menores: Balsas	Embarcaciones Menores: Pailas de totora
PIURA	PAITA	Teniente 1.° Don Manuel R. Suarez			1	6																					77	9				
COMANDANCIA	SECHURA	Capitan de fragata Don Joaquin Guerra		10	1	8	1		1	1	13	2	2	26													199	8	18		2	
		Ayudante de Id. " José Porta				1																					142				33	
TRUJILLO	SAN JOSÉ	Teniente 1.° Don Gervasio Paz																									153					
	HUANCHACO	Capitan de corbeta Don José A. Ugarte																													14	
	SALAVERRY	Id. de Id. " Luis Lopez				1	4																									
	PACASMAYO	Teniente 1.° Don Aristides Calderon				1		1		1	2	11						32	1	1	18					3	3	73	6				
	HUANCHACO	Id. Id. " Teodoro G. Olaya				1	6			1	2	10				1	1	29								1		55					
COMANDANCIA	HUANCHACO	Capitan de corbeta Don José Manuel Silva				1	5	1				40				1	4	31	1	4	30							121	7				80
	SELAS GUAYAPE	Id. de fragata " Pedro F. Suarez								1	1	14					1	10								3		29	20	36			
HUARAZ	SANTA	Teniente 1.° Don Ricardo Vera			1	4				1		5						15										25	2	6			
	SAMANCO	Capitan de corbeta Don Eduardo Robinson			1	4				1		5			5						5							21	5	6			
COMANDANCIA	CASMA	Capitan de corbeta Don Francisco Tristan			1	4	1			1	1	10	1	1	21		1	6										50	2	13			
	CHIMBOTE	No hay nombrado			1	4																						5					
	HUARMEY	Teniente 1.° Don Wilfredo de la Fuente			1	4				1		7						5			5					1		52	2	6			
LIMA	SUPE	Teniente 1.° Don José A. Zabala			1	4			2			20									19							57		4	3		
	HUACHO	Capitan de corbeta Don Narcisо C. Zegarra			1	4			1	2	2	51	1	1	49		1	9	2	4	114							241	17	10	28		
	CHANCAY	Teniente 1.° Don Manuel R. Solaguren			1	4			1	2		13					1	18	1	2	16							66	2	12	20		
	ANCON	Id. Id. " Froilan Morales			1	4																						5					
COMANDANCIA	CALLAO	Capitan de navío graduado Don Manuel Palacios	13	48	1	20	2		2	4	119	6	19	269	5	4	122	4	6	191	1	1	29					57	100	1013	173	240	80		
	CHORRILLOS	Intendente de Policía																	2	4	45							51					
RIA	CERRO AZUL	Teniente 1.° Don Julio Ochavez			1	4							1	18	1	1	37	1	1	56								111			12		
	TAMBO REAL	Capitan de corbeta graduado Don José F. Solaguren			1	4			1	2	14	1	2	18	1	2	28	1	2	38								98	7	6	9		
	PISCO	Id. de fragata Don Ricardo Cavassada			1	6	1		1	2	40	2	4	60	1	2	81									2	2	117	23	24			
	ISLAS DE CHINCHA	Id. de corbeta " Antonio Salcedo			1	6	1	1	1	30		1		48		2	58			4							2	180	186	91			
AREQUIPA	CHALA	Capitan de corbeta Don Simon Cáceres			1	4	1			2		2			4													16	2	2			
	QUILCA	Teniente 2.° Don Gerardo Carrillo								1		5			4			6			4							90					
COMANDANCIA	MOLLENDO	Capitan de corbeta Don Agustin Arriola	1	2	1	8	1		1	2	25	1	2	29	1	1	12			5								183	16	19			
		Id. de Id. " Alejandro D. Herval																											16	10				
MOQUEGUA	ILO	Capitan de corbeta graduado Don Manuel H. Arriaga			1	4	1		1	1	8			16	1	1	18			4								28	4	8		8	
COMANDANCIA	ARICA	Id. de fragata Don Miguel Rios				8	1					60			30			40			19							161	13	22	6		
TARAPACA	PISAGUA	Capitan de fragata graduado Don Fermin Hernandez			2	8	1					40		1	17			24		1	8					13	6	101	17	14	6	13	
	JUNCALITO	Teniente 2.° Don Alejandro Roldan				1	1					24			6			6		1	6					4	1	50	5	2	4	5	
COMANDANCIA	PISAGUA	Capitan de fragata Don José Becerra			2	12	1					106		1	23			28		1	10					20	10	6	226	24	19	26	10	
		TOTAL	13	60	26	182	18	1	19	55	446	18	62	674	13	26	562	22	28	807	1	1	29	1		11	4	8	944	20	91	234	2698	806	445	199	65	80

Lima, a 14 de Julio de 1870.

El Oficial Primero,

Manuel Jenaro Carrillo.

V.° B.°—MUÑOZ.

ANEXO AL CAPITULO

Cuadro de Jefes, Oficiales y Alumnos del Colegio Naval-Militar en 1863[208]

Director Capitán de Navío D. Juan J. Panizo
Subdirector „ „ „ „ José Elcorrobarrutia
Bibliotecario „ de Fragata D. Gregorio Casanova.
Secretario Capitán de Ejército D. Manuel Muñoz
Amanuense Subteniente ídem „ Melitón Carvajal

PRIMERA COMPAÑIA

Capitán Teniente Coronel D. Federico de la Fuente, con licencia en Arequipa
Teniente 1º de la Armada Federico Lara
Tte. 2º de la la Armada Juan M. Garrido
Alférez de Fragata Daniel R. de la Rosa

Viriato de la Haza	José Benavides
Juan Otero	Ernesto Durán
Antonio Jimeno (Faltó por enfermo)	Julio Benites
Enrique Carrera	Julio Jiménez
Enrique Caravedo	Juan Ríos
José D. Fonseca	Gervasio Santillana
Gaspar Puente	Manuel Rouillón
Francisco de la Rosa	Emilio Cavero (Enfermo)
Samuel Sarrio	Fernando Vidal
Pedro Carrión	Teodomiro Vidal
José Calixto	Francisco Balta
Napoleón Vidal (Faltó por enfermo)	Pedro Refitier (Enfermo)
Gustavo Taramona	Andrés Garrido
Domingo Guarda	Daniel Peña
Manuel Sarmiento	Ignacio Cavero (Idem)
Santiago Torrico	Adán Vargas
José Ortíz	Mariano Cavero „
Antonio Sarrio	Antonio San Román „
Ramón Freire	Guillermo García
Arturo Zañartu	Emilio Benavides

SEGUNDA COMPAÑIA

Cap. Tte. Crl. D. Bernardo Galindo
Tte. Sgto. Mayor D. Lorenzo Luque
2º Tte. Sgto. Mayor D. Jacinto Aranzábal
Alf. Tte. Ricardo Osores —en su lugar Tte. Salmón Abril
Segundo Tte. Arnaldo Panizo

ANEXO AL CAPITULO

Subteniente Saturnino del Castillo
Aurelio Ureta
Carlos Corpancho
Octavio Freire
Juan E. Taboada
Federico Rincón
Juan Hurtado (Faltó por enfermo)

Bernardo Coronel
Eduardo Andía
Juan Elizalde
Carlos Herrera (Faltó por enfermo)
Daniel G. Flores
Manuel Miota
Zenón Guerrero
Alejandro Sauri
Arnaldo Larrea
Adolfo V. Machuca

Oswaldo Cabieses
Alejandro López
Carlos R. Colmenares
Ismael Meza
José Narvarte
Manuel H. Haza
Abelardo Rubio

Manuel Fernandini
Arístides Collazos
Augusto Soto
José Urrutia
Pedro Alcocer
José Braulio Avila
Juan F. Barreto
Elías Latorre
Melchor Ulloa
Florentino Tillit (Falta por ser destinado últimamente)
Ezequiel Llaque (Id. íd. íd.)
Pedro Roel (Id. íd. íd.)
Arturo Otero (Id. íd. íd.)
Miguel J. Zavala (Id. íd. íd.)
Clodomiro Cárdenas (Id. íd. íd.)
Raymundo Ruiz
José Escobar

NOTAS AL CAPITULO VIII

1. GARCIA CALDERON, II, p. 721.
2. Perú. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina...* 1864, p. 25.
3. *Vide* LEWIS, *Social history*, 31-45.
4. LEWIS, 91-92.
5. DE LA PUENTE, t. V. v. 1, pp. 87, 209-210.
6. DENEGRI t. VI, v. 2, pp. 27-30, 300-305.
7. Real Ordenanza Naval, 117-154.
8. GARCIA CALDERON, II, p. 228.
9. DENEGRI, v. 2, p. 237.
10. DENEGRI, v. 2. p. 239.
11. Perú, *Leyes y decretos del ramo de Guerra y Marina*, 116-117.
12. GARCIA CALDERON, II. p. 77.
13. DENEGRI, v. 2, pp. 303-305.
14. ACEHM- carpeta 50: leg. 16, doc. 39, de José G. Paz Soldán al Ministro de Hacienda, Lima, 11 de enero de 1849; leg. 1, doc. 15, José Allende a Juan Gualberto Hevia, Bellavista, 15 de marzo de 1849; leg. 3, doc. 48, Eduardo Carrasco a Ministro de Guerra y Marina, Lima 30 de Julio de 1849.
15. ARREE, 72, New York 73.
16. Perú, *Leyes y decretos del ramo de Guerra y Marina*, 175-183.
17. *Memoria de Guerra y Marina*, 1851, p. 19.
18. BASADRE, II, pp. 1084-1086; ed. 6a., t. IV, p. 116.
19. ACEHM- 1855, carp. 56, leg. 3, doc. 167, Lima, 1° de agosto de 1855, Eduardo Carrasco a Ministro de Guerra y Marina.
20. AMNP. Comandancia General. Comandante General a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 3 de abril de 1855, con anexos.
21. ACEHM- 1855, carp. 56, leg. 3, documentos 159 (9 de mayo de 1855), 160 (4 de junio de 1855), 162 (24 de julio de 1855), 167 (1° de agosto de 1855, con documentos anexos).
22. ACEHM- 1855, carp. 56, leg. 3, doc. 197, Lima, 4 de octubre de 1855. Carrasco a Ministro de Guerra y Marina.
23. ACEHM- 1855, carp. 56, leg. 3, doc. 197, Lima, 4 de octubre de 1855, Eduardo Carrasco a Ministro de Guerra y Marina.
24. *Memoria de Guerra y Marina*, 1858, p. 17.
25. *Vide* BASADRE, II, pp. 1127, 1129-1134.
26. ACEHM: Carp. 50, leg. 3, doc. 4; carp. 53, leg. 3, doc. 31; carp. 56, leg. 3, doc. 159; carp. 56, leg. 3, doc. 160; carp. 56, leg. 3, doc. 162. Ordenanza Naval, 1802, p. 118; Perú, *Leyes y decretos...*, 117.
27. *El Comercio*. Lima, N° 4685, 13 de marzo de 1855; N° 4733, 10 de mayo de 1855; y N° 4743, 23 de mayo de 1855; N° 4885, 12 de noviembre de 1855 y N° 4886, de 13 de noviembre de 1855.

28. *El Comercio*, Lima, Nº 4885, 12 de noviembre de 1855; ACEHM-1855; carp. 56, leg. 3, doc. 167. Director del Colegio Naval Militar a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 1º de agosto de 1855.
29. ACEHM-1855, carp. 56, leg. 3, doc. 220. Director del Colegio Naval Militar a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 19 de noviembre de 1855.
30. ACEHM-1852, carp. 56, leg. 3, doc. 31, Comandante de Guardias Marinas y Director de Escuelas Náuticas a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 10 de febrero de 1852.
31. ACEHM-1855, carp. 56, leg. 3, doc. 159, Director de la Escuela Central de Marina a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 9 de mayo de 1855.
32. VEGAS, 1973. pp. 108-109.
33. ACEHM-1857, carpeta 58, legajo 16, documento 11, 29 de enero de 1857; 1868: c/=l sin número, paq. 0.1868.8, 8 de febrero de 1868; *el Coronel de Artillería D. Arnaldo Panizo y el Combate de Acuchimay el 22 de febrero de 1882*, Lima, Minerva, s/f, 4-5.
34. ACEHM-1852, carp. 53, leg. 17, doc. 9, Lima, 21 de enero de 1852; 1854, carp. 55, leg. 26, doc. 82. Director del Instituto Militar a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 10 de febrero de 1854; carp. 55, leg. 4, doc. 514, Lima, 6 de setiembre de 1854; ACEHM-1868, carp. y leg. s/n, paq. 0.1868.8. Joaquín Torrico a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 10 de setiembre de 1868, documento adjunto de fecha 6 de agosto de 1868.
35. ACEHM-1854, carp. 55, leg. 4, doc. 468, Lima, 28 de junio de 1854; carp. 55, leg. 26, doc. 134, Lima, 14 de julio de 1854; carp. 55, leg. 4, doc. 487, Lima, 15 de julio de 1854; carp. 55, leg. 4, doc. 494, Lima, 26 de julio de 1854; carp. 55, leg. 4, doc. 513, Lima, 2 de setiembre de 1854; carp. 55, leg. 4, doc. 514, Lima, 2 de setiembre de 1864.
36. ACEHM-1854, carp. 55, leg. 26, doc. 107, Lima, 13 de abril de 1854; carp. 55, leg. 5, doc. 37, Lima, 24 de mayo de 1854; carp. 55, leg. 4, doc. 466, Lima, 28 de junio de 1854; carp. 55, leg. 4, doc. 476, Lima, 7 de julio de 1854.
37. ACEHM-1855, carp. 56, leg. 3, doc. 159, Lima, 9 de mayo de 1855; carp. 58, leg. 16, doc. 11, Lima, 29 de enero de 1857; *El Comercio*, Nº 4743, Lima, 23 de mayo de 1855.
38. ACEHM-1854, carp. 55, leg. 4, docs. 480 y 485 de 8 y 13 de julio de 1854; carp. 55, leg. 4, doc. 487, Lima 15 de julio de 1854; carp. 55, leg. 4, doc. 512, Lima, 24 de agosto de 1854.
39. AMNP. Colegio Naval Militar, 1861. Profesores, doc. 7. Director al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 22 de junio de 1861.
40. ACEHM-1852, carp. 53, leg. 17, doc. 11, Lima, 4 de febrero de 1852.
41. ACEHM, carp. 56, leg. 3, doc. 159, Lima, 9 de mayo de 1855.
42. ACEHM-1863, leg. 16, doc. s/n, Director al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 3 de marzo de 1863.
43. ACEHM-1855, carp. 56, leg. 3,doc. 159, Lima, 9 de mayo de 1855; 1852, carp. 53, leg. 17, doc. 618, Lima, 6 de octubre de 1852.
44. *Vide* la bibliografía
45. AMNP, Comandancia General de Marina s/n. De la Haza a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 3 de mayo de 1851; ACEHM-1852, carp. 53, leg. 17, doc. 610, 14 de octubre de 1852.
46. ACEHM-1858, carp. 59, leg. 14, doc. 93, Ministerio de Hacienda y Comercio a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 11 de mayo de 1853.

47. ACEHM-1852, carp. 53, leg. 17, doc. 617, 6 de setiembre de 1852.
48. *Memoria de Guerra y Marina*, 1853, p. 15.
49. ACEHM-1850, carp. 51, leg. 17, doc. 69, Lima, 26 de junio de 1850; ACEHM-1854, carp. 55, leg. 26, doc. 84, 11 de febrero de 1854; carp. 55, leg. 23, doc. 77, 17 de marzo de 1854.
50. ACEHM-1860, carp. 61, leg. 2, doc. 6. Cónsul en Francia a Ministro de Relaciones Exteriores, París, 15 de noviembre de 1860.
51. *Memoria de Guerra y Marina*, 1852, p. 14.
52. AMNP. Comandancia General de la Escuadra, fragata *Mercedes*, 1853. De Juan Noel a Comandante General, Arica, 7 de junio de 1853.
53. ACEHM-1854, carp. 55, leg. 26, docs. 84 (11 de febrero de 1854), 86 (13 de febrero de 1854) y 119 (17 de mayo de 1854).
54. ACEHM-1854, carp. 45, leg. 26, docs. 91 y 122, de 22 de febrero y 27 de mayo de 1854.
55. ACEHM-1855, carp. 56, leg. 3, docs. 217 y 220, Lima, 10 y 19 de noviembre de 1855, Director del Colegio Naval Militar al Ministro de Guerra y Marina.
56. *El Comercio*, Nº 4733, 10 de mayo de 1855.
57. ACEHM-1854, carp. 55, leg. 4, doc. 468, 28 de junio de 1854; carp. 55, leg. 26, doc. 134, 14 de julio de 1854; 1855, carp. 56, leg. 3, doc. 159, 9 de mayo de 1855.
58. FUENTES, 268-269.
59. ACEHM-1855, carp. 56, leg. 3, carps. 160, 162, 167, 4 de junio, 24 de julio y 1º de agosto de 1855.
60. *El Comercio*, Nºs 4833, 4885 y 4886, de 9, 12 y 13 de noviembre de 1855.
61. ACEHM-1859, carp. 60, leg. 1, doc. 111, Lima, 8 de febrero de 1859, Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina.
62. ACEHM-1858, carp. 59, leg. 3, doc. 138, Presidente Provisorio y General en Jefe de sus Ejércitos al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 4 de octubre de 1858.
63. BAXLEY, 152-153.
64. ACEHM-1863, leg. 16, doc. s/n, Director del Colegio a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 7 de diciembre de 1863.
65. ACEHM-1868, carp. y leg. s/n, Paq.: 0.1868.8. Joaquín Torrico a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 8 de febrero de 1868.
66. *Ibidem.*
67. *Ibidem.*
68. *Ibidem.*
69. PAVLETICH, 49.
70. *El Comercio*, Lima, Nº 9150, 16 de noviembre de 1866.
71. PAVLETICH, 48-50.
72. *Ibidem.*
73. *El Comercio*, Nº 9151, 17 de noviembre de 1866.
74. *El Comercio*, Nº 9155, 22 de noviembre de 1866.
75. ACEHM-1868. Paq.: 0.1868. Torrico a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 10 de setiembre de 1868.
76. ACEHM-1851. carp. 51, leg. 7, doc. 27. Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 8 de setiembre de 1850.
77. ACEHM-1850, carp. 51, leg. 7, docs. 22 y 27. Del Ministro de RR.EE. al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 7 de agosto y 8 de setiembre, respectivamente, de 1850.

78. *Memoria de Guerra y Marina*, 1851, p. 19; *Memoria de Guerra y Marina*, 1852, pp. 14-15.
79. AMNP. Libro copiador Nº 1000-AM.
80. ACEHM-1850, carp. 51, leg. 7, docs. 28 y 29. del Ministro de RR.EE. al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 8 de setiembre de 1850.
81. ACEHM-1850, carp. 51, leg. 7, docs. 62, 31 y 34. De Pitt, en Legación Británica, a Ministro de RR.EE., Lima 11 de setiembre de 1850; de Ministro de RR.EE. a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 19 de setiembre de 1850; y del mismo al mismo, 9 de octubre de 1850.
82. *Memoria de Guerra y Marina*, 1853, p. 15.
83. ACEHM-1853, carp. 53, leg. 21, doc. 66. Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 5 de noviembre de 1852.
84. AMNP. Comandancia General de Marina, libro 302, p. 13. "Instrucciones...", de 24 de octubre de 1856.
85. MELO, *Historia*, I, p. 216.
86. DENEGRI, v. II, pp. 30, 237.
87. *El Comercio*, Nº 9346, Lima, 1º de junio de 1867.
88. DENEGRI, v. 2, pp. 29, 35 nota 24.
89. ACEHM-1860, carp. 61, leg. 20(a), doc. 362, Piura, 20 de noviembre de 1860, Prefecto de la Provincia a Ministro de Guerra y Marina.
90. *Ibidem. Vide*, también, anexo a ese documento, el oficio del capitán de puerto de Paita al Comandante General de Marina, Paita, 19 de noviembre de 1860.
91. ACEHM-1861, PAQ: 1861.1. Decreto Supremo 3 de enero de 1861.
92. ACEHM-1861, carp. 62, leg. 3 doc. 57, Paita, 1º de marzo de 1861. Francisco Carrasco a Ministro de Guerra y Marina.
93. ACEHM-1861, carp. 62, leg. 3, doc. 58, Paita, 30 de noviembre de 1861, Francisco Carrasco a Ministro de Guerra y Marina.
94. ACEHM-1862. PAQ: 0.1862, Piura, 29 de julio de 1862, Prefecto de Piura a Ministro de Guerra y Marina.
95. Perú. *Memorias de Guerra y Marina*, 1862 y 1864.
96. Comunicación bondadosa del señor teniente segundo Jorge A. Rafael Ortiz Sotelo.
97. Perú. *Leyes y decretos...*, 81-84.
98. AMNP, *Amazonas*. 1853, Comisaría de Marina, documento Nº 8, foja 40.
99. GARCIA CALDERON, II, p. 1051.
100. *Vide* Perú, *Leyes y decretos...*, 81.
101. GARCIA CALDERON, II. p. 721.
102. GARCIA CALDERON, I, p. 193. AMNP. Proyecto de Ley de ascensos, s/f., en Comandancia General de Marina, 1862.
103. *El Comercio*, Nº 4121, 23 de abril de 1853.
104. *Memoria de Guerra y Marina*, 1858, p. s/n.
105. *Memoria de Guerra y Marina*, 1858, pp. I, II.
106. Archivo Mariátegui, s/n, Orden General de la Armada, Callao, 16 de marzo de 1865.
107. Archivo Mariátegui, s/n, Orden General, Callao, 24 de abril de 1865.
108. BASADRE, IV, p. 1567.
109. Archivo Mariátegui, s/n. "Relación de las clases del Comandante y oficia-

lidad de la expresada, la fecha en que fueron dadas, la autoridad que las dio y que los destinó a esta dotación". Al ancla, Tambo de Mora a 5 de octubre de 1868".

110. ACEHM-1865, PAQ:0.1865.2, 2 de diciembre de 1865. Prefecto de la Provincia del Callao a Secretario del Despacho de Guerra y Marina.
111. ELIAS-NIETO, t. VI, v. 2, pp. 517 y siguientes.
112. *Vide* GARCIA CALDERON, I, pp. 118, 119.
113. Perú, *Leyes y decretos...* 102-108.
114. DENEGRI, v. 2, pp. 294-296.
115. Perú, *Leyes y decretos...*, 116.
116. *Vide Guía...*, 1848.
117. ACFD.
118. Perú, *Memoria de Guerra y Marina...*, 1858.
119. LEUBEL, 106.
120. MARTINEZ, 348-349.
121. Perú, *Memoria de Guerra y Marina*, 1864.
122. Perú, *Leyes y decretos...*, 119-122.
123. Perú, *Leyes y decretos...*, 144-156.
124. Perú, *Leyes y decretos...*, 157-161.
125. COLON LARRIATEGUI, I, p. 9.
126. *Memoria de Guerra y Marina* de 1851 y 1870.
127. GARCIA CALDERON, II, p. 721.
128. Archivo Mariátegui, Nº 1175, del Comandante General de Marina al Ministro del Ramo, Callao, 3 de noviembre de 1863.
129. AMNP.
130. LEWIS, *Social History...*, 256.
131. LEWIS, 1948, pp. 112-118, 281-285; 1960, p. 256.
132. ELLER, 24.
133. BENNETT, 24, 40, 75.
134. SALVA, *Diccionario...*, 1867.
135. GARCIA CALDERON, II, p. 721.
136. MELO, *Historia*, II, p. 65.
137. GARCIA CALDERON, II, pp. 1128-1129.
138. GARCIA CALDERON, II, p. 721.
139. España. *Real Ordenanza...*, 335-348.
140. AMNP. Comandancia General de Marina, 6 de junio de 1850, doc. Nº 7; 17 de marzo de 1852, doc. Nº 22, 15 de abril de 1852, doc. Nº 12; 19 de noviembre de 1852, doc. Nº 24 y 7 de marzo de 1855, doc. Nº 12.
141. AMNP. Comandancia General. Comandante General de la Escuadra a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 24 de agosto de 1853.
142. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...*, 1853, p. 13.
143. AMNP. Comandancia General de Marina. Comandante General Accidental a Prefecto de la Provincia Litoral del Callao, Callao, 8 de noviembre de 1858.
144. ELIAS-NIETO, t, VI, v. 2, p. 554.
145. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...*, 1858, pp. 27, 28.
146. AMNP. Comandancia General de la Escuadra, Ignacio Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, Guayaquil, 20 de febrero de 1859.

147. AMNP. Comandancia General de Marina, fragata *Independencia*, 1870, doc. 47, f. 83, Ferreyros a Ministro de Guerra y Marina.
148. ACEHM-1850, carp. 51, leg. 14, doc. 69. Lima, 10 de agosto de 1850. Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina.
149. GARCIA CALDERON, II, pp.128-129.
150. ACEHM-1857, carp. 58, leg. 5, doc. 18, Callao, 13 de junio de 1857, Prefecto de la Provincia Constitucional a Ministro de Guerra y Marina.
151. ACEHM-1850, carp. 51, leg. 23, doc. 91. Tesorero Principal del Departamento al Director de Hacienda, Lima, 20 de junio de 1850, con anexos
152. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...*, 1851, p. 20.
153. AMNP. Comandancia General de Marina. 1870. Comisaría de Marina. s/n. Presupuesto *Atahualpa.*
154. Perú, *Leyes y decretos...*, 110-112.
155. ACEHM-1856, carp. 57, leg. 3(a), doc. 1, Paita, 30 de setiembre de 1856, Comandante del *Loa* a Gobernador de la Provincia Litoral.
156. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...*, 1858, p. 28.
157. Perú, *Leyes y decretos...*, 14-15.
158. Ob. ctda., 188-189.
159. DENEGRI, 2, p. 31.
160. *El Peruano,* 17 de febrero de 1841, t. IV, Nº 31, p. 121, col. 2a.
161. Perú, *Leyes y decretos,* 101.
162. *Ibidem,* 109.
163. *Vide Leyes...*, 14-15 y 188.
164. GARCIA CALDERON , II, p. 1129.
165. ACEHM-1863, s/n, París, 30 de noviembre de 1863, Ministro en Francia Pedro Gálvez a Ministro de Relaciones Exteriores.
166. Perú, *Leyes y decretos...*, 108.
167. España. *Real Ordenanza...*, 189.
168. Ley del 16 de noviembre de 1827.
169. *Ibidem*
170. Archivo Mariátegui. Orden General. Comandancia General de Marina. Orden General. Callao, 4 de marzo de 1865.
171. Perú, *Leyes y decretos...*, 102.
172. GARCIA CALDERON, II, p. 545.
173. ARREE, carp. 5-3, Nº 91, J. I. de Osma a Ministro de Relaciones Exteriores, Washington, 12 de febrero de 1848; *idem,* carp. 5-17, Nº 64, J. I. de Osma a Ministro de Relaciones Exteriores, Londres, 15 de agosto de 1849; *idem, idem,* Nº 74, J. I. de Osma a Ministro de Relaciones Exteriores, Londres, 13 de octubre de 1849; ACEHM-1849, carp. 50, leg. 7, doc. 15, Ministro de Justicia a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 10 de diciembre de 1849; ACEHM-1855, carp. 56, leg. 3, doc. 104, Callao, 3 de abril de 1855, Jefe Superior y Político a Ministro de Guerra y Marina.
174. AMNP, Comandancia General de Marina, enero docs. 10, 11 y 37; febrero 13, marzo 31; mayo 18; 1851 agosto 17; ACEHM-1850, carp. 51, leg. 14, doc. 262; *idem, idem,* carp. 51, leg. 7, doc. 39; *idem,* 1852, carp. 53, leg. 2, doc. 68; *idem,* 1853, carp. 54, leg. 21, doc. 74; *idem,* 1856, carp. 57, leg. 15, doc. 15.
175. ACEHM-1855, carp. 56, leg. 6, doc. 12.
176. ACEHM-1852, carp. 53, leg. 16, doc. 69.

177. ACEHM-1852, carp. 53, leg. 9, doc. 12.
178. ACEHM-1856, carp. 57, leg. 15, docs. 65, 69, 70.
179. ACEHM-1857, carp. 58, leg. 15, docs. 3 y 5; *idem,* leg. 5, doc. 47.
180. ACEHM-1859, carp. 60, leg. 2, doc. 2.
181. *Memoria de Guerra y Marina,* 1862, Anexo 15.
182. ACEHM-1854, carp. 55, leg. 12, docs. 82, 108, 138, 119, 43; *idem, idem,* leg. 28, docs. 13, 29; *idem, idem,* leg. 23, doc. 90; *idem, idem,* leg, 14, doc. 209; *idem,* 1860, PAQ: 0.1860.9, Lima, 3 de marzo de 1860; ACEHM-1855, carp. 56, leg. 3, doc. 44.
183. ACEHM-1857, carp. 58, leg. 18, doc. 91, Londres, 29 de enero de 1857, Cónsul en Londres a Ministro de Relaciones Exteriores.
184. ACEHM. Expedientillo en PAQ.1865.2. Fecha del principal: 11 de diciembre de 1865.
185. Archivo NAUS. Consulate at Callao, T 781, rollo 47, del Cónsul de los EE.UU. al Contralor del Departamento del Tesoro, Callao, 20 de diciembre de 1859; *idem, idem,* del Cónsul de los Estados Unidos en el Callao al presidente Pezet, Callao, 6 de noviembre de 1861; *idem, idem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Comandante General de Marina, Callao, 25 de noviembre de 1861; *idem, idem, idem,* 30 de noviembre de 1861; *idem, idem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Capitán de Puerto, Callao, 17 de diciembre de 1861; *idem, idem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Comandante General de Marina, Callao, 30 de diciembre de 1863; *idem, idem, idem,* 4 de mayo de 1864; *idem, idem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Capitán de Puerto, Callao, 6 de mayo de 1864; *idem, idem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Comandante General de Marina, Callao, 11 de junio de 1864; *idem, idem,* Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Mayor de Ordenes, Callao, 26 de octubre de 1864 y 17 de noviembre de 1869.
186. ACEHM-1863, expedientillo s/n, fechado en lo principal el 10 de enero y 2 de febrero en Valparaíso, del Cónsul del Perú al Ministro de Relaciones Exteriores.
187. AMNP, Comandancia General de Marina, Fragata francesa *Moise,* 1864, ex-docs. 39 y 40.
188. AMNP. Informe de inspección..., 5 de setiembre de 1864, f. 1v.
189. Constitución Nacional..., 1860, p. 123.
190. TAVARA, *El Comercio,* 3 de julio de 1868.
191. LEWIS, *Social History...,* 92-127.
192. GARCIA CALDERON, II, p. 928.
193. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...,* 1851, p. 4
194. BASADRE, IV, p. 1762.
195. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 8, doc. 192, 4 de junio de 1852; *idem, idem,* carp. 53, leg. 23, doc. 147, 22 de junio de 1852; *idem, idem,* s/n, Callao, 14 de julio de 1852; *idem,* 1853, carp. 54, leg. 2, doc. 141, 14 de diciembre de 1853; *idem, idem, idem,* leg. 8, doc. 319, 8 de febrero de 1853; *idem, idem, idem,* leg. 7, doc. 137, 8 de marzo de 1853; *idem, idem, idem,* leg. 3, doc. 85, 11 de junio de 1853; *idem, idem, idem,* leg. 7, doc. 138, 6 de junio de 1853; *idem,* 1854, carp. 54, leg. 28, doc. 1, 24 de febrero de 1854; *idem,* 1860, carp. 61, leg. 1, doc. 27, 4 de julio de 1860.
196. Perú, *Leyes y decretos...,* 109-110.

197. ACEHM-1860, s/n, Lima, 14 de marzo de 1860; *idem, idem, idem,* 28 de febrero de 1860.
198. Archivo Mariátegui, Comandancia General de Marina, Orden General, Callao, 4 de marzo de 1865.
199. DENEGRI, 2, pp. 31. 70-71, 297-300.
200. FLORES, 117-119.
201. DEL PANDO, 217.
202. OVIEDO, IV, p. 111, decreto Nº 1145; FLORES, 110-111.
203. OVIEDO, IV, p. 111, decreto Nº 1195; FLORES, 110-111.
204. ACEHM-1849, carp. 50, leg. 13, doc. 66, Lima, 27 de diciembre de 1849, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina; *idem, idem,* leg. 25 (a), doc. 107, 12 de diciembre de 1854, Prefecto de Lima a Ministro de Guerra y Marina; *idem,* carp. 50, leg. 13, doc. 66, Lima, 27 de diciembre de 1849, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina.
205. Perú, *Memoria de Guerra y Marina...*, 1853, p. 13.
206. Perú, *Memoria de Guerra y Marina...*, 1864, pp. 34-35.
207. *Vide* DENEGRI, 2, pp. 298-299.
208. ACEHM-1863. Leg. 16, doc. s/n. Director del Colegio a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 18 de abril de 1863.

Capítulo IX
EL MATERIAL A FLOTE

IX A. LOS BUQUES

1. INSPECCION Y MANTENIMIENTO DE LOS BUQUES

El material a flote que posee una marina de guerra es el elemento *sine qua non* para utilizar el poder naval que el país ha creado, en el lugar adecuado y con la potencia necesaria para lograr cierta finalidad. Una historia naval es en buena parte una historia de sus buques de guerra pero esto no obliga a que se ocupen páginas de páginas en detallar sus actividades años tras años. En el tomo que está a nuestro cargo desarrollamos el asunto en tres partes. Como se habrá notado, al tratar de las adquisiciones navales hemos señalado las características generales de los buques que se iban comprando, y su comportamiento a través de los viajes largos, y muchas veces peligrosos, que efectuaron para incorporarse al resto de las unidades que había en nuestro mar. Además, en el anexo a este capítulo detallamos las características que poseían unas 60 unidades que la Marina de Guerra utilizó durante el lapso 1850-1870. En las páginas que siguen a esta, por último, vamos a tratar del mantenimiento del material a flote, un aspecto de la actividad profesional que ponía a prueba a las dotaciones, y que cuando se le examina despierta nuestra admiración por los hombres de la marina militar de la segunda mitad del siglo pasado.

Presentamos en una ilustración el cuadro de "Estado general" que, heredado de la reglamentación española, se hallaba en uso a mediados del siglo XIX para facilitar la labor de mantenimien-

El formulario de "Estado general..." que en el Perú se hallaba todavía en uso a mediados del siglo XIX. (Reproducido de la *Real Ordenanza*... de 1802).

ESTADO GENERAL

Del Navío, Fragata ó Bergantin N., de tantos cañones, que sale hoy ó entra en tal puerto, al mando del Oficial de tal D. N.

DOTACION.

Graduaciones y nombres de Oficiales de Guerra.	Guardias marinas.	Clases y nombres de Oficiales mayores.	Artillería y municiones.	Armas, municiones y artificios.
No ha de expresarse el Comandante, porque va en el encabezamiento.			Cañones de á 36..... Id. de á 24..... Id. de á 18..... Id. de á 12..... Id. de á 8..... Id. de á 6..... Obuses de á..... Id. de á..... Carronadas de á..... Id. de á..... Pedreros de á..... Balas de á..... Id. de á..... Id. de á..... Palanquetas de á..... Id. de á..... Id. de á..... Saq.s de metr.a de á..... Id. de á..... Id. de á..... Granadas de á..... Id. de á.....	Esmeriles..... Fusiles..... Pistolas..... Balas mosqueteras..... Lib.s de bal.s de pl.mo.. Bayonetas..... Espadas..... Chuzos..... Hachuelas de abordar.... Granadas de mano..... Frascos de fuego..... Camisas de id..... Quintales de pólvora.....

Tropa de Infantería.	De Artillería.	Contramaestres y Guardianes.	Carpinteros.	Calafates.	Armero, Farolero, Buzo y Cocinero.	Artilleros de mar de preferencia.	Ordinarios.	Marineros.	Grumetes.	Pages.	Total.
		1.2.º Guard.	1. 3.º	Sobran del Reglamento. 1. Mozo.							
		1.1.er Guard.	1. 2.º ó 1.º	Faltan al Reglamento.	Buzo ú otro.						

Ramo de Inspeccion.

Velámen: tiene el de su dotacion de buen uso y nuevo tantas mayores, tantos trinquetes, tantas gavias, y tantos velachos; ó estas velas, ó tal es de tal grado de vida. Está completo ó le falta, ó le sobra tal vela.
Xarcia pendiente y de labor completa y buena, ó se desconfia de tal tabla de xarcia.
Repuestos y respetos todo completo, ó falta ó sobra tal pieza, ó tal cosa.
Amarras: va con las de dotacion, ó lleva de mas ó de menos.
Los cables son tantos nuevos, y los demas y los calabrosos de buen servicio, ó de tal grado de vida.

Ramo de Ingenieros.

Se halla estanco, ó hace tanta agua por hora, en agitacion ó en reposo, y se tiene ó no desconfianza de sus fondos ó arboladura; necesita ó no recorrer costados ó cubiertas; le hace falta tal ó tal obra.
Tanto tiempo ha que está forrado en cobre: tanto que se carenó de firme ó se construyó; y tanto que recorrió.

Dimensiones y estivas en pies y pulgadas de Búrgos.	Pies. Pulg.s
Quilla limpia.....	
Manga.....	
Eslora.....	
Puntal.....	
Plan.....	
Toneladas.....	
Cala de popa.....	
De proa.....	
Diferencia.....	
Batería al medio.....	
Quintales de lastre en fierro.....	
En zahorta.....	
Quebranto.....	

Víveres.

Tantas raciones ordinarias para tanto tiempo á tantas plazas.
Tantas raciones de dieta.
Tantos dias de agua para tantas plazas en tantos toneles.
Tantos toneletes.
Tantas pipas.
Tantas quarterolas.

to y avío de los buques. Se trataba de un formulario que se elevaba a la superioridad naval al salir de la base y al volver a ella después de un viaje. Su examen permite apreciar qué breve y concreta era la información que se suministraba para fines de mantenimiento. Pero la situación cambió radicalmente con el empleo de la maquinaria propulsora a vapor. Después, durante los últimos 120 años, el término "mantenimiento" ha sufrido una erosión semántica. La existencia de los elementos de apoyo con que cuentan hoy nuestras fuerzas a flote permite que, mayormente, sólo sea necesario desarrollar abordo una rutina de conservación, pues en caso de desperfectos y de reemplazos se acude a las dependencias terrestres especializadas. Hace 100 años, por el contrario, se esperaba que la dotación de un buque, ya se hallara en campaña en Tumbes o ya estuviera en el Callao, fuera capaz de resolver la mayor parte de los problemas que se le presentaban. Hay que añadir que esta suerte de premisa lógica se enfrentaba a dos complicaciones de mayor cuantía: la inexperiencia tecnológica del personal peruano que tenía entre manos maquinaria a vapor y aparatos mecánicos, y la absoluta ignorancia sobre problemas marítimos y técnicos por parte de quienes desempeñaban las funciones de ministros de Guerra y Marina así como de presidentes de la República, que infortunadamente los llevaba a veces a dictar disposiciones contrarias al apropiado empleo del material a flote, o conducentes a un evitable desgaste y deterioro. Todas las circunstancias que se acaban de enumerar ocasionaron que el mantenimiento del material a flote resultara labor de titanes durante la segunda mitad del siglo XIX. Analizarla al detalle sería muy instructivo pero ocuparía excesivo espacio de este libro. Hemos seleccionado, dentro de la documentación existente, sólo aquellos casos que por una u otra causa revisten el mayor interés.

2. ALGUNOS CASOS TIPICOS EN LOS NUEVOS BUQUES DE VAPOR

La importante tarea de inspección y supervigilancia de las varias unidades de guerra que el Perú mandó construir en el extranjero durante el lapso 1848-1870, se inició bajo muy favorables auspicios. Cinco días antes que el *Rímac* zarpara de Nueva York hacia el Callao para incorporarse en la Escuadra, nuestro representante diplomático en los Estados Unidos, "se creyó obligado a manifestar a S.E.", por intermedio de su ministro de Guerra, que

de la comisión de marina que iba a dejar ese país "todos los oficiales que la componen han correspondido a su elección y se han hecho acreedores a la consideración del Gobierno por su buena conducta, su intachable subordinación, su asidua aplicación y su constante celo", y que "ninguno era más merecedor que el mismo capitán de fragata D. Domingo Valle Riestra, quien en su doble destino de jefe de la Comisión y de secretario de esta Legación me ha prestado constantemente el más eficaz auxilio y ha justificado el alto concepto en que le tenía"[1]. Esta armoniosa relación entre nuestro personal y los diplomáticos nacionales estableció una pauta que sólo rara vez se alteró, y en asuntos de pequeña cuantía, aumentando con ello el prestigio de que gozaron las comisiones navales de inspección de construcciones navales en el extranjero.

También a partir de esta primera adquisición de un buque de mecanismos a vapor, por entonces de manejo novedoso y delicado, nave que era de un tonelaje relativamente grande para el Perú, a la tarea tradicional de las marinas de vela, que consistía en refrescar jarcia y cabos de labor, en limpiar regularmente el casco, y en otras faenas semejantes, comienza a sumarse un nuevo e importantísimo elemento: conseguir que las máquinas y mecanismos de vapor se conserven en sus *seres* de organismos integrados de numerosas piezas, y en su *estado* natural, que es de funcionamiento. Resulta entonces que, en parte por influencia anglosajona, comienza a emplearse en el lenguaje naval un término que en los idiomas español o inglés tiene los mismos orígenes y la misma acepción semántica: *mantenimiento,* aplicado más particularmente a la conservación de la maquinaria propulsora en un estado de servicio eficaz. Pero antes de tratar de ellos precisa hacer notar al lector los problemas que se presentaron en cuanto a las primeras adquisiciones, que hicimos en los Estados Unidos y en Gran Bretaña, no sólo a causa de que nuestro conocimiento de ingeniería mecánica era paupérrimo. Tropezamos, también, con el obstáculo que surgía como resultado de que los constructores navales norteamericanos e ingleses todavía no tenían experiencia sazonada sobre arquitectura naval para buques de vapor, y con el inconveniente derivado de que nuestros comisionados, y más aun nuestros representantes diplomáticos en esos países, carecían de los conocimientos necesarios para valorizar la verdadera calidad de los maquinistas y mecánicos que en esos países firmaban contratos para venir al Perú a fin de servir en los buques, la Factoría de Bellavista y el Arsenal.

En el artículo 15º de las "Disposiciones generales", el Reglamento Orgánico que estaba en vigencia expresaba que "las carenas y recorridos de buques, armamentos, desarmes, repuestos de artículos de guerra y navales..., exclusiones y reemplazos..., visitas de inspección... y demás operaciones... del Departamento y buques...serán escrupulosamente observadas y practicadas según las reglas prescriptas en las ordenanzas de la armada en sus partes respectivas y demás resoluciones supremas vigentes sobre la materia"[2]. La alusión se refería a la Ordenanza Naval de 1802, en su título 21 ("De la cuenta y razón de pertrechos a bordo de los buques", pp. 255-282), disposiciones dictadas hacía cincuenta años y cuando el vapor no había aparecido como elemento propulsor de nuestros buques. Esta situación explica lo poco aplicables que eran las ordenanzas en vigencia, en este muy importante sentido, y durante la segunda mitad del siglo XIX, así como las dificultades que tal situación debió producir. Es, en verdad, digno de alabanza que a pesar de la falta de experiencia que predominaba, así como de la carencia de abundantes talleres bien montados, de máquinas y herramientas apropiadas, y de *stocks* de planchas, tornillos y otros elementos similares, resultara posible mantener en actividad a los buques de la marina que ya eran relativamente numerosos. Esto únicamente fue logrado, sin duda, merced a un considerable desgaste de energías y una elevada inversión económica hecha en el extranjero no sólo en materiales sino en comisiones pagadas al consignatario, por lo menos en el caso de Gibbs.

2a. Rímac

No habían trascurrido ni dos meses de la llegada del *Rímac* al Callao, cuando se presentó la primera dificultad en su maquinaria, no siendo de poca importancia: el vapor de la caldera arrastraba consigo agua cuando entraba al cilindro. Se estimó aquí que las calderas eran defectuosas y se determinó que fuesen hechas de nuevo, a cuenta del constructor, añadiéndoseles unos "tambores" de 36 pulgadas de alto. Cuando Joaquín de Osma hizo la gestión con *Stillman and Allen* esta compañía le dio a saber que las mismas calderas habían trabajado perfectamente en dos buques que se habían entregado al gobierno español, que estimaba que el maquinista del *Rímac* no se había servido de la válvula de una manera apropiada, y que los "tambores" que Valle

Riestra pedía tendrían que alcanzar 6 pies de alto, en cuyo caso estarían sobre cubierta. Añadieron que el precio de las nuevas calderas sería de $ 4,000 cada una[3].

El 13 de agosto se encargó a Osma que mandara a hacer las nuevas calderas, de acuerdo a un plano que se le remitió de Lima y a las instrucciones que se impartían a la Legación, todo lo cual hizo posible que se les despachara al Callao. Mas el asunto no había terminado. El ministerio de Guerra y Marina, el 13 de febrero de 1850, manifestó que las calderas recibidas eran inapropiadas a causa de las alteraciones que *Stillman and Allen* habían introducido apartándose del plano, y que la Legación debía responsabilizar a esa compañía. Osma no obedeció, haciendo notar a ese ministro que *Stillman and Allen* habían procedido de acuerdo a las instrucciones que llegaron de Lima, las cuales expresaban que el diseño sólo era una indicación de lo que se quería, y "que se les facultaba para perfeccionarlo corrigiendo los defectos que notaron", autorización que habían usado. Hay que agregar que a causa del "arreglo" verificado, quedarían tubos de vapor en cubierta[4]. Así sucedió, probablemente, cuando se procedió en el Callao a cambiarle al buque la chimenea, a mediados de 1852[5]. En abril de 1853, después de terminada la "variación" de calderas, el reemplazo del tambor de la rueda del timón y otras obras de menor cuantía, el *Rímac* fue corrido del Callao a Ancón comportándose bien[6]. Sin embargo, en los primeros días de agosto de 1854, cuando volvió al Callao después de desempeñar una comisión del servicio, hacía una pulgada y media de agua por hora y necesitaba cambiar las planchas que en las calderas y carboneras se hallaban en mal estado, por lo cual el capitán de navío Pedro José Carreño, que lo comandaba, pidió reparaciones, solicitud que apoyó la Comandancia General. Pero como se vivía los meses de la dura guerra civil que provocó la caída de Echenique, el ministerio de Guerra presionó para que las reparaciones se hicieran con urgencia porque era "de imperiosa necesidad el que saliera este buque a la mayor brevedad". En tales circunstancias no es de creer que se hizo un trabajo concienzudo para eliminar los defectos que el *Rímac* presentaba, lo cual pudo influir en su naufragio, que ocurrió pocos meses después. Diferente origen, según en otra parte de este volumen se explica, pudo tener también tan desgraciado accidente: al asumir Castilla el mando supremo, uno de los buques que más sufrió las consecuencias fue el *Rímac,* pues el comandante y casi todos los oficiales fueron dados de baja. Al capi-

tán de navío Carreño lo sustituyó un capitán de corbeta, y el día del accidente la derrota había sido establecida por un piloto[7]. Cuando en este volumen tratemos detenidamente de la pérdida de este buque, habrá ocasión de comentar otras dificultades que se le presentaron durante su existencia que fue corta y accidentada, en parte a causa de que siendo el primer vapor que tuvo la Marina de Guerra Nacional, a nuestro personal debió resultarle difícil su manejo y mantenimiento.

2b. Amazonas

La *Amazonas* no fue probada saliendo a la mar durante unas tres semanas (como solía hacerse con todos los buques) cuando se terminó su construcción en Londres. Esto se debió a exigencias del gobierno peruano para que viniese cuanto antes al Perú, probablemente como consecuencia de las dificultades políticas que afrontaba Echenique. Estas fueron como presagios en la cuna del buque, pues en sus trece años de existencia la hermosa fragata se encontró complicada en casi todas las luchas internas que se produjeron en el país. Si a esto se agrega su vuelta al mundo con los guardias marinas y su larga permanencia en el Norte, debido al bloqueo de Guayaquil, en la guerra con el Ecuador, es fácil comprender que tuvo una movida actuación que, naturalmente, exigió muchas e importantes medidas de mantenimiento.

Conforme lo había acordado con los constructores navales, el capitán de navío Domingo Valle Riestra, quien vigiló la construcción, envió a *Money Wigran e Hijo* (los constructores), cuando el buque llegó al Perú, un informe sobre las cualidades y defectos que había notado durante el viaje de Londres al Callao. Hizo saber que era menester colocar baos en la escotilla de la máquina, para que no trabajaran tanto como lo hacían sus costados y trancaniles. También dio a conocer que la jarcia firme había reducido su mena.

Hubo un correcto intercambio de comunicaciones con los constructores, entre enero y agosto de 1853, en que se reconoció que no era falta de ellos lo ocurrido y que había sido inconveniente no haber hecho las pruebas adecuadas del buque. El asunto quedó arreglado a satisfacción de las partes[8].

En los años subsiguientes se reforzó la cubierta de batería, procediendo de acuerdo con los constructores *Money and Wigran,* y se cambió el palo mayor[9]. Pero en 1856 hacía tanta agua que se

determinó mandarla a que entrara en un dique, escogiéndose el de Hong-Kong por razones económicas. Como se ha dicho, no pudo utilizarlo y siguió a Calcuta donde fue carenada, aprovechándose la permanencia en el dique para hacerle algunos cambios y recorridos que eran necesarios, posponiéndose los trabajos de mayor cuantía para que fueran hechos en Londres, donde se verificaron entre el 31 de agosto de 1857 y el 28 de enero de 1858. En este lugar se cambiaron algunas ligazones de cuadernas, y se realizaron los siguientes trabajos: reemplazo de la limera y dos gambetas del timón, prolongación del tajamar, cambio de cubiertas, aumento de varios baos, nuevos imbornales, cambio de 32 latas y de portas de la batería, recorrido del cabrestante, reemplazo de la rueda del timón y mejoramiento de los tanques de fierro. Se construyeron mesas, bancos, cajones y batayolas. Se reemplazaron trinquete, bauprés, varias vergas y masteleros. Se desencapilló, forró, entrañó y precintó la jarcia, renovando gran parte de la motonería. En cuanto a la máquina, fue inspeccionada por su constructor y de acuerdo con su consejo se cambiaron el tubo y las chumaceras del eje de hélice, sacándolo y cuadrándolo en un extremo, con platinas de acero. Penn e Hijo no aceptaron componer las calderas que habían puesto originalmente y lo hizo *Belton and Watt,* empresa que manifestó que no garantizaba una duración mayor de año y medio. Se verificaron, además, otras reparaciones menores y algunas adiciones. En cuanto al armamento, se colocó una colisa de 130 pr., seis 68 pdr., cuatro 32 pdr. largos para la batería y diez 32 pdr. cortos para la cubierta. Habían sido fundidos expresamente para la fragata y sometidos a la inspección del Arsenal de Woolwich. Todos los cañones fueron provistos de cureñas y demás útiles[10]. La máxima autoridad del Ramo dio cuenta de ese viaje de la *Amazonas* en los términos que siguen: "Después de haber agotado infructuosamente todos los medios que pudieron emplearse, sin el auxilio de un dique, para contener la cantidad de agua que hacía la fragata *Amazonas,* determinó el Gobierno mandarla a China, lugar que por la abundancia de materiales y baratura de los jornales, ofrecía mayores ventajas para realizar ese objeto en el menor precio posible. Desgraciadamente el estado de guerra en que se hallaba aquel imperio al arribo de la fragata no permitió emprender allí las obras que necesitaba; por lo cual fue preciso llevarla a Calcuta, donde efectivamente se carenaron sus fondos y después a Inglaterra para reparar su máquina y completar la artillería: este buque ha

llegado a nuestras aguas perfectamente compuesto, pocos días después de terminada la guerra civil.— El viaje que acaba de rendir este buque, el más interesante y dilatado de cuantos se han hecho en nuestra marina, ha servido también de escuela a muchos oficiales y guardias marinas que el Gobierno embarcó para que, adquiriendo los conocimientos prácticos de las maniobras difíciles que siempre ocurren en mares borrascosos, puedan desempeñarse en iguales circunstancias y salvar los intereses que se les confíen"[11]. Un oficial de la dotación (José María Marquina) llevó un diario del viaje que recientemente ha sido publicado en la *Revista Histórica*[12].

A poco de volver al Callao (28 de mayo de 1858) salió a hacer efectivo el bloqueo de Guayaquil. Permaneció en esa zona durante siete meses y regresó remolcando la goleta *Niñita,* "habiendo sufrido mucho el aparejo por las fuertes lluvias". Entró en recorrido y cambió partes de la arboladura utilizando "las que tenía de respeto en el Arsenal"[13]. Desde agosto de 1860 tuvo dificultades que la obligaron a hacer reparaciones que al fin le permitieron ir y estacionar en Islay protegiendo al Ejército del Sur. El 29 de octubre de 1861, cuando regresaba al Callao procedente de Islay, llevando de pasaje a la familia de D. Juan Mariano Goyeneche, reventó una de las calderas compuestas en Londres en 1857 y a la que se le dio 18 meses de vida a partir de ese año[14]. Afortunadamente ya habían llegado las nuevas calderas[15] y se procedió a colocarlas.

En 1864 la primera autoridad ministerial comentaba como sigue la situación de la *Amazonas*: "Corridos van ocho años desde aquel en que este buque, de 32 cañones en batería y un coliza de 10 pulgadas, aprovechándose de su viaje alrededor del mundo, fue reparado en su casco y arboladura; y bien vendrá hacer en él reparaciones no difíciles, en circunstancias menos alarmantes que las actuales. Ultimamente se le ha cambiado una conexión de su eje, traída de Inglaterra, por cuya falta había disminuído su andar e infundía recelos en sus viajes"[16].

Las "circunstancias menos alarmantes" a que se refería el ministro de Guerra y Marina no se presentaron. Por el contrario, al año siguiente la situación internacional se hizo más difícil y la *Amazonas,* a la que tanto esfuerzo se le había exigido desde que llegó de Londres, mejorada como se pudo partió al Sur a desempeñar su última comisión, asunto del que trataremos en un próximo capítulo.

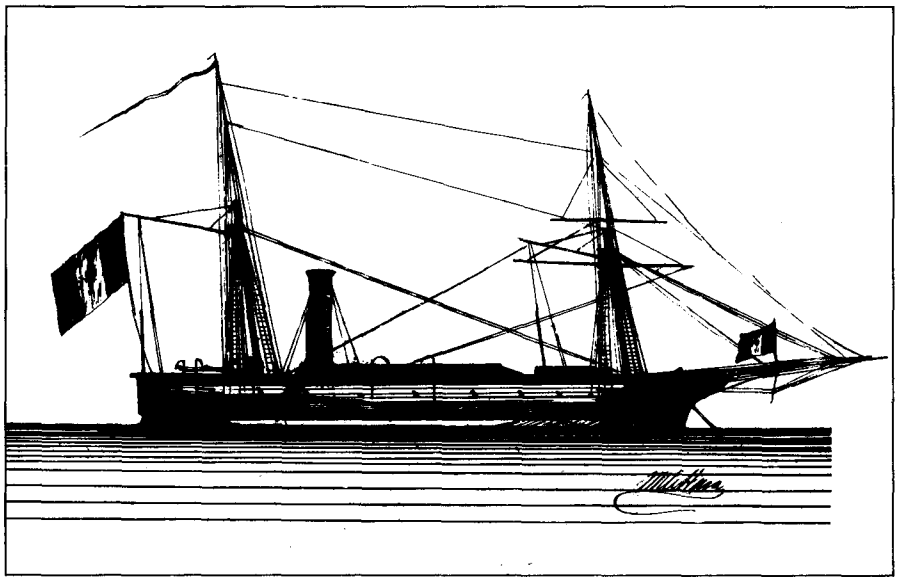
2c. Quickstep

No fueron solamente los defectos de construcción de los buques nuevos los que dieron que hacer en cuanto al mantenimiento de los bajeles: también la compra de buques usados fue origen de abundantes dificultades, según se ve por lo ocurrido con el primer vapor *Apurímac* (ex-*Quickstep*). Apenas se compró se advirtió que necesitaba ciertas obras de carpintería[17], y casi simultáneamente el maquinista Shafer, quejándose de que no se hubiera atendido el pedido de reparación que antes había presentado, dio a saber que era menester poner al buque hélice y eje nuevos, para lo cual pidió elementos[18]. Como no se atendiera tal solicitud, el Comandante participó que "el buque no estaba en aptitud de poder desempeñar ninguna comisión urgente", porque cuando se hacía accionar la máquina "el eje principal se desviaba de su centro"[19]. En vista de esas y otra solicitud del Prefecto de Moquegua, parece que se decidió a hacer la reparación y, además, cambiarle calderas al buque. Se dio al Cónsul en EE.UU. una orden de comprarlas, para lo cual este funcionario puso un pedido en *C. Reeder Junior,* fabricante de Baltimore[20]. Durante los cuatro meses siguientes el buque continuó pidiendo, esta vez un nuevo timón, pues había perdido el suyo en su viaje a Tumbes, y la reparación del molinete[21]. Es de notar que aunque este vapor había cambiado oficialmente de nombre desde el naufragio de la *Mercedes,* se seguía dándole el de *Apurímac.* El lector que se interese en la vida posterior de este buque, debe seguirla en las denominaciones posteriores que tuvo: *Noel* e *Izcuchaca.*

2d. Apurímac

Como se da a saber en el Anexo, bajo el título respectivo, esta fragata dio bastante que hacer en su viaje de incorporación inicial a la Escuadra Peruana, a causa de la descompostura de su eje de cola, que impidió el uso de la maquinaria hasta que tal desarreglo se corrigió en el dique imperial de Río de Janeiro.

Al año siguiente de su llegada al Perú sus huellas se pierden durante casi dieciocho meses, mientras sirve en la fuerza revolucionaria que Vivanco ha levantado contra el presidente Castilla. Dos años y medio depués, este buque, al que se ha cambiado su nombre por *Callao,* tiene existencia subacuática por haberse hundido en la isla San Lorenzo cuando entraba al dique de Terry para que se le hiciera "una recorrida de firme, tanto en su casco y



El vapor *Quickstep* en 1852.
(Archivo del Museo Naval).

aparejo como en sus máquinas"[22]. Sumergido tres años y nueve meses, fue reflotado trabajosamente, como vamos a expresar en lo que sigue inmediatamente. De su rápida reparación y alistamiento para la guerra con España se tratará en el capítulo respectivo.

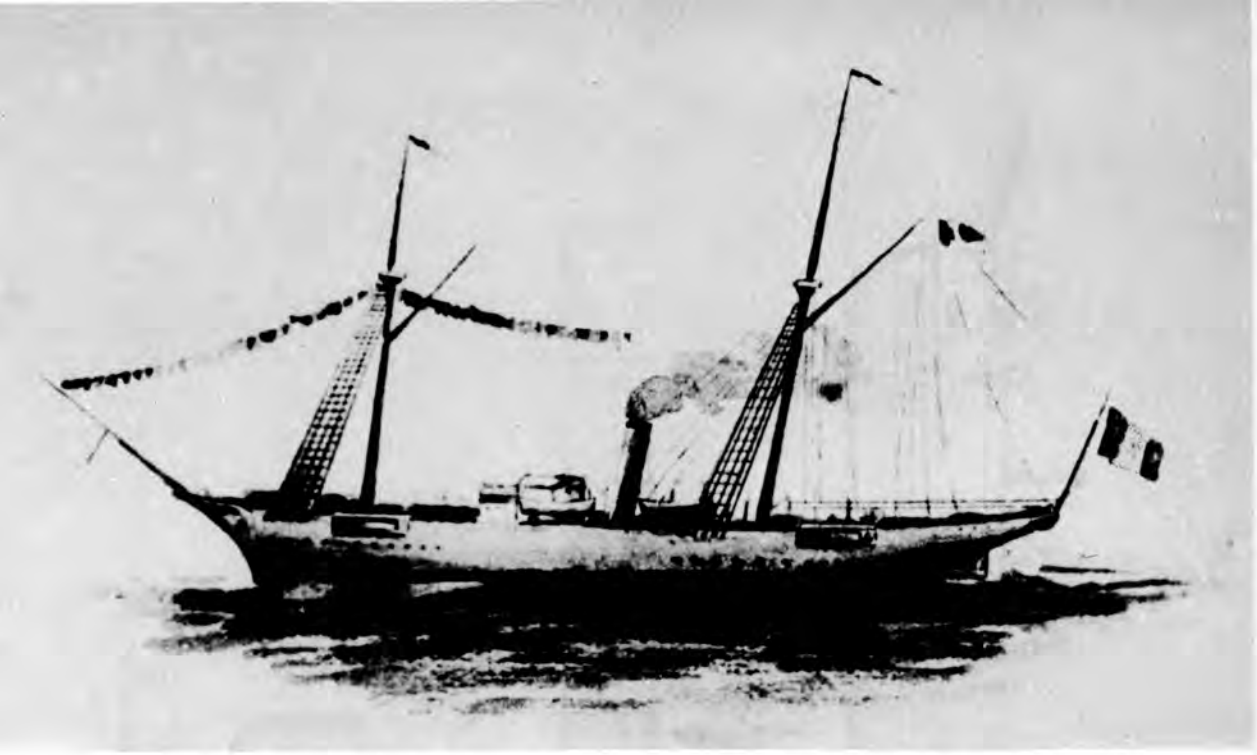
Después de algunas operaciones hechas en San Lorenzo bajo la direción del comandante Elcorrobarrutia, se contrató la operación de salvataje de la *Callao,* con Manuel Bilbao (quien probablemente era el escritor y novelista chileno que estaba refugiado en nuestro país por haber huido del suyo a causa de sus ideas liberales), que logró adrizar el buque el 1º de febrero de 1861[23]. Mas en los meses siguientes la faena no adelantó y como resultado, se canceló la contratación paralizándose la faena de salvataje[24]. Durante los finales del año se encargó al capitán de corbeta Ignacio Dueñas, quien conocía el medio naval norteamericano y merecía la confianza del general Castilla por haber sido su ayudante, que buscara un nuevo contratista, el que encontró en *Addison Crosby,* de Nueva York. Con éste se concertó el pago de 100,000 pesos y algunos artículos navales que había utilizado Manuel Bilbao, a cambio de reflotar el buque[25]. Sin que dejara de haber

pequeños tropiezos administrativos, y con la constante ayuda de buques y personal de la Marina de Guerra Nacional, las operaciones tuvieron éxito sin que fuera menester recurrir al procedimiento empleado por entonces en el lago Constanza, donde con fines semejantes a los nuestros se utilizaron dos globos aerostáticos, según hizo saber el Cónsul de la República en Burdeos[26]. Durante el primer semestre de 1864 se decidió trasladar la reflotada *Callao* de la isla San Lorenzo a la rada interior, a fin de renovarle la madera sumagada y hacerle otros cambios. El gobierno de Pezet concertó con *Addison Crosby* (quien ya estaba asociado con George H. Renton) que tomara a su cargo la operación, que se verificaría con un buque proporcionado por la Marina para el remolque[27]. La operación se realizó sin novedad, según se deduce de una información oficial al respecto, que dice: "No fue infundada la esperanza que abrigaba la pasada administración de ver a flote esta fragata: confiaba en los esfuerzos que hacía, y que siguió haciendo, una compañía norteamericana: y no en vano, porque a los tres años y nueve meses de sumergida en las aguas de San Lorenzo, ha sido traída a remolque a la bahía del Callao por los mismos empresarios, quienes, según se ve, continúan sus trabajos y se proponen convertirla en un buque fuerte y útil para la guerra"[28].

Posteriormente debió surgir algún problema, que no hemos llegado a averiguar, que causó que Crosby y Benton se alejaran del país. Hay que tomar en consideración las pasiones que surgieron en el derrocamiento de Pezet, para juzgar la validez de un documento que provino de los vencedores de la revolución contra el mismo. Tal documento menciona términos como "defraudación del Tesoro Público" y "la fuga de los contratistas"[29].

2e. Tumbes

A mediados de 1857 se pidió a Gran Bretaña un equipo de buceo para reconocer los ejes de las mariposas de los vapores[30] y es de suponer que como resultado se compró un eje nuevo para el *Tumbes*. No fue hasta enero de 1860 que el vapor entró al dique flotante de Terry, en San Lorenzo, donde se le cambió el eje de hélice, aprovechándose después para modificarle el aparejo cortando 10 pies a los palos trinquete y mesana, y 9 1/2 al mayor, al que se añadió una verga de juanete, agregándoles largos a los tres masteleros. También se le cambió el mecanismo de gobierno del timón, con otro hecho en Bellavista[31].

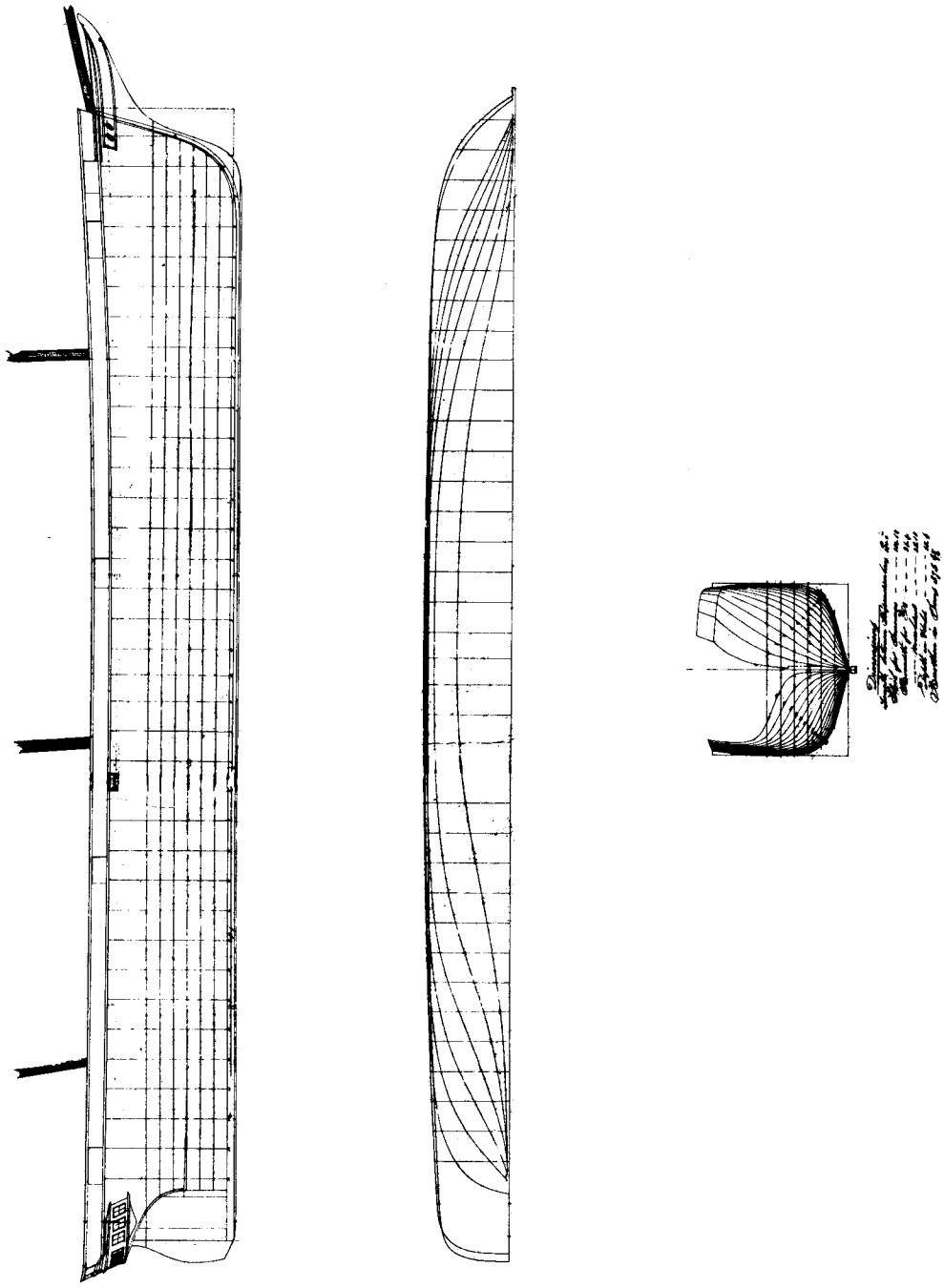


Transporte registrado en el Museo Naval como *Tumbes*, lo cual parecería erróneo, pues la arboladura de tal vapor era diferente. Muy posiblemente es del *Mairo*, y si no podría tratarse del *Caupolicán, Izcuchaca o Colón.*

En diciembre de 1860 una junta de ingenieros ingleses había dictaminado, despúes de realizar una inspección ocular, que la única caldera con que contaba el buque "requería serias reparaciones"[32], por lo cual se decidió cambiarla pidiendo una a Londres, la que fue despachada por nuestro ministro en esa capital, el 31 de mayo de 1861[33]. Se pagó por ella 2,622 libras esterlinas, 9 chelines, 4 peniques[34]. Merced a esa medida, el *Tumbes* llegó en buen estado a 1864, como lo expresó el ministro del Ramo[35], quien decía que a pesar de que "no había cesado desde 1855 de estar en continuo movimiento, podía asegurarse que su máquina y su casco durarán seis u ocho años más en perfecto estado de servicio".

2f. Loa

El *Loa*, a pesar de la intensa faena a que se le sometió desde su llegada, fue quizás el buque que menos energía y dinero absorbió en su mantenimiento. En junio de 1857 se le hizo el primer recorrido de su jarcia, y ese mismo año hubo que efectuar reparacio-



Curvas de construcción del *Loa* (Esc.: 1/4" = 1 pie).
(Archivo del Museo Naval).

nes de las averías que el británico de guerra *Pearl* le produjo al abordarlo, cuando había sido declarado buque pirata al ser arrastrado a la revolución de Vivanco. Posteriormente, en enero de 1861, fue mandado al dique de Valparaíso, a calafatear y forrar sus fondos, aprovechándose para rectificar el eje de hélice y componer las rejillas de las válvulas de las máquinas, pues es de advertir que en 1858, estando en el Ecuador, había experimentado dificultades con la máquina. Cuando volvió de Chile se le cambió la arboladura que tenía, poniéndole una de barca. Se le aumentó también la quilla y se repararon las calderas. Sin embargo, como se sabía que éstas no iban a durar, se ordenó que le hicieran nuevas en Inglaterra. Mas como ocurriera que se perdieron en el naufragio del buque que las traía, se le pusieron las nuevas del *Ucayali*, el 18 de mayo de 1863[36].

Por orden suprema del 10 de mayo de 1864 se comenzó a transformar el *Loa* en monitor de ariete, utilizando únicamente nuestros propios recursos, con bastante éxito. De este asunto nos ocuparemos al estudiar nuestra guerra con España.

2g. Ucayali

Cuando el *Ucayali* cumplió siete años de servicios en el Perú y se hallaba en Guayaquil, durante los finales de la expedición al Ecuador, comenzó a ocasionar muchas molestias a causa del mal estado de sus calderas, ordenándosele que "en el menor tiempo posible" (que era frase muy empleada por quienes sabían poco de asuntos navales) hiciera una refacción[37]. El resultado fue que "reventase una de ellas" al probar la eficacia de la compostura[38]. A partir de entonces se comprendió que el buque necesitaba un serio recorrido[39]. Poco después se descubrieron cuatro agujeros en la caldera, y no parece que se tomó ninguna medida definitiva pues al final del año se nombró una comisión de ingenieros que estudiara el asunto, la cual condenó al buque, que durante los finales de 1864 se hallaba en el Callao, sin calderas, con artillería que se le había montado en vista de la grave situación con España, y con la esperanza que actuara como batería flotante[40].

2h. Huarás

Año y medio después que se adquirió el *Huarás*, de la P.S.N.C., se encontró necesario cambiarle 200 tubos de las calderas. La pe-

tición de compra, hecha por el ministro de Guerra y Marina, se formuló con fecha 11 se setiembre de 1858 y provocó en noviembre del mismo año una abundante correspondencia. Su explicación se encuentra en una reflexión que hace el Ministro del Perú en Londres al ministro de Relaciones Exteriores del Perú: "No me cansaré de repetir cuan indispensable es —como antes lo tengo mencionado— que al hacer encargos de esta u otra clase se den los pormenores del modo más completo, indicando claramente las dimensiones de las piezas y la nación a que pertenecen, lo mismo que todo lo demás que pueda conducir al mejor acierto, para evitar consultas y demoras, o padecer equívocos graves en la construcción de los artículos, para que estos no resulten inaparentes o inútiles[41]. Rivero se expresa así porque se le ha preguntado allá si las 3 pulgadas de diámetro del pedido de tubos formulado, se refieren al diámetro exterior o interior de los tubos, lo que no ha sabido responder. Indudablemente que hay cierta razón para que ese representante diplomático se amosque; pero no podemos dejar de pensar que había alguna explicación acerca de ese dato poco claro, y aun de otros confusos o erróneos con que nos encontramos en esos documentos. Los comandantes de buques, por su falta de conocimientos sobre ingeniería naval, se tenían que limitar a enviar la información que recibían de los mecánicos ingleses o norteamericanos embarcados en nuestros buques; y estos, por su parte, daban esos asuntos por completamente sabidos, de modo que no se detenían en suministrar datos muy claros, o en presentar informaciones adicionales. De allí las comunicaciones que iban y venían con respecto a los tubos[42]. No obstante tales dificultades, fue posible ordenar la construcción de los tubos y enviarlos de Londres[43]. Antes que llegaran, ya el ministro de Guerra y Marina decía al Congreso que "el *Huarás*, como transporte, ha compensado la suma de su costo y es por su andar y capacidad el mejor buque que en esta línea haya tenido el Estado"[44].

Al comenzar marzo de 1860, aprovechando que el *Huarás* había entrado en el dique de San Lorenzo, se le examinó con detenimiento. Se halló que el buque había sufrido en la porción baja de la aparadura, hacia sus fondos, "seis rajaduras en diferentes partes"[45]. Se pusieron planchas nuevas y se hicieron varias reparaciones, con lo cual siguió en servicio, especialmente ayudando en San Lorenzo al reflotamiento de la *Callao*[46]. Aunque se habían encargado nuevas calderas para el buque, no se utilizaron.

Todavía en vísperas de la guerra con España, la mayor autoridad ministerial decía: "Este buque se encuentra estanco y no en aptitud de servicio por no infundir confianza sus fondos y tener sus calderas en estado de exclusión; pero cuando se sustituyan con las nuevas traídas de Londres, que en opinión de los inteligentes son de lo mejor en su especie, y no requieren tanto combustible como las anteriores, el *Huarás,* previa recorrida de su casco, con su excelente máquina conducirá a cualquiera distancia mil quinientos soldados con comodidad; y en caso de urgencia, hasta dos mil"[47].

2i. Caupolicán

Mientras el vapor *Caupolicán* cumplía aproximadamente un año de servicios en nuestra marina de guerra, tuvo una ingrata experiencia. Traía del Norte tropas al Callao, cuando en Huarmey la fuerza militar estuvo a punto de abandonar el buque a causa del mal estado en que se encontraba, que ponía en peligro la vida de la tropa. El Comandante logró calmar los ánimos y sin accidentes pudo fondear en el Callao, donde dio a saber que el *Caupolicán* estaba imposibilitado de salir a la mar[48], informando sobre el mal estado de las máquinas, las que se desmontaron mandándose partes de ellas a la Factoría de Bellavista[49].

Como es sabido, los últimos meses del año 1854 fueron de grave peligro para el gobierno de Echenique, a causa de la guerra civil que lo obligó a comunicar al Comandante General de Marina que "sin pérdida de momento y sin economizar gasto ni medida alguna" se alistara ese buque, o el *Noel*[50]. Todo el mes de octubre se ocupó en un intercambio de comunicaciones para demostrar que nada se podía hacer mientras la Factoría no enviara las piezas de maquinaria, después de lo cual habría "que armar las máquinas a bordo, operación infinitamente penosa y que no podía aligerarse". Se dio de plazo mínimo el 15 ó 16 de noviembre[51].

Cuando terminó esa guerra civil y no hubo tanta necesidad de este transporte, como la máquina siguiera dando que hacer se llevó el buque a remolque y se le dejó como pontón en Islay. En 1858 el capitán de navío José María García le hizo un reconocimiento, hallando que hacía mucha agua y que se encontraba sin timón. Consideró el comandante García que no se le podía dar a la quilla utilizando el *Highlander* y que era preciso llevarlo al Callao. Hizo que se le colocara un timón de planchas de fierro em-

pernadas a la mecha, y también le cruzó la verga de trinquete y en el palo mayor puso un pico, con lo cual logró que en el viaje al Callao aliviara la carga de arrastre del *Ucayali,* que lo iba a remolcar, ayudándose con un velacho, un trinquete de cuchilla y una trinquetilla[52]. Debió haber dado resultado la reparación que se le hizo en el Callao, pues el *Caupolicán* tomó parte en la expedición al Ecuador, comandado por el hijo del general Castilla.

2j. Noel

El *Noel* (ex-*Apurímac* primero y antes *Quickstep*), que se compró en diciembre de 1852, se puso a cargo del capitán de navío Pedro José Carreño el 23 de mayo de 1854, quien en octubre pidió reparación de sus máquinas y carboneras, estimando que para ello se necesitaría un lapso de "por lo menos seis semanas". Las necesidades que imponía la guerra civil llevaron al deseo de acelerar la reparación, lo cual no se consiguió[53]. Al finalizar el año 1858 el ministro del Ramo expresó que el *Izcuchaca* (nombre que se había dado al ex-*Noel*) era "el único buque de la Armada que requería una carena formal, pues aunque el *Ucayali* la necesitaba también, no era tan urgente como la de aquel". Añadió, a manera de explicaciones, que "las exigencias del servicio y principalmente la falta de diques no han permitido proceder a repararlos"[54]. Sin embargo, tomó parte en la guerra con el Ecuador.

2k. Tirone

La fragata *Tirone,* recién comprada, fue sometida el 20 de diciembre de 1853 a una inspección que estuvo a cargo del capitán de fragata Juan Noel, comandante ya de la *Mercedes* en que se sacrificó heroicamente. Este jefe halló la nave "en estado de abandono", pero con capacidad "para prestar a la nación servicios importantes... si se hacían algunos ligeros reparos..., de los que los más importantes eran relevar el mastelero de velacho, que estaba rendido, atender a su cocina y despensa, y poner arriba dos hiladas más de cobre[55]. No debió haberse atendido esa recomendación, pues seis meses después se la encontró en peor estado. Llevada al Callao fue reparada y sirvió en la expedición al Ecuador.

3. EL ESPECIAL CASO DEL GUISE

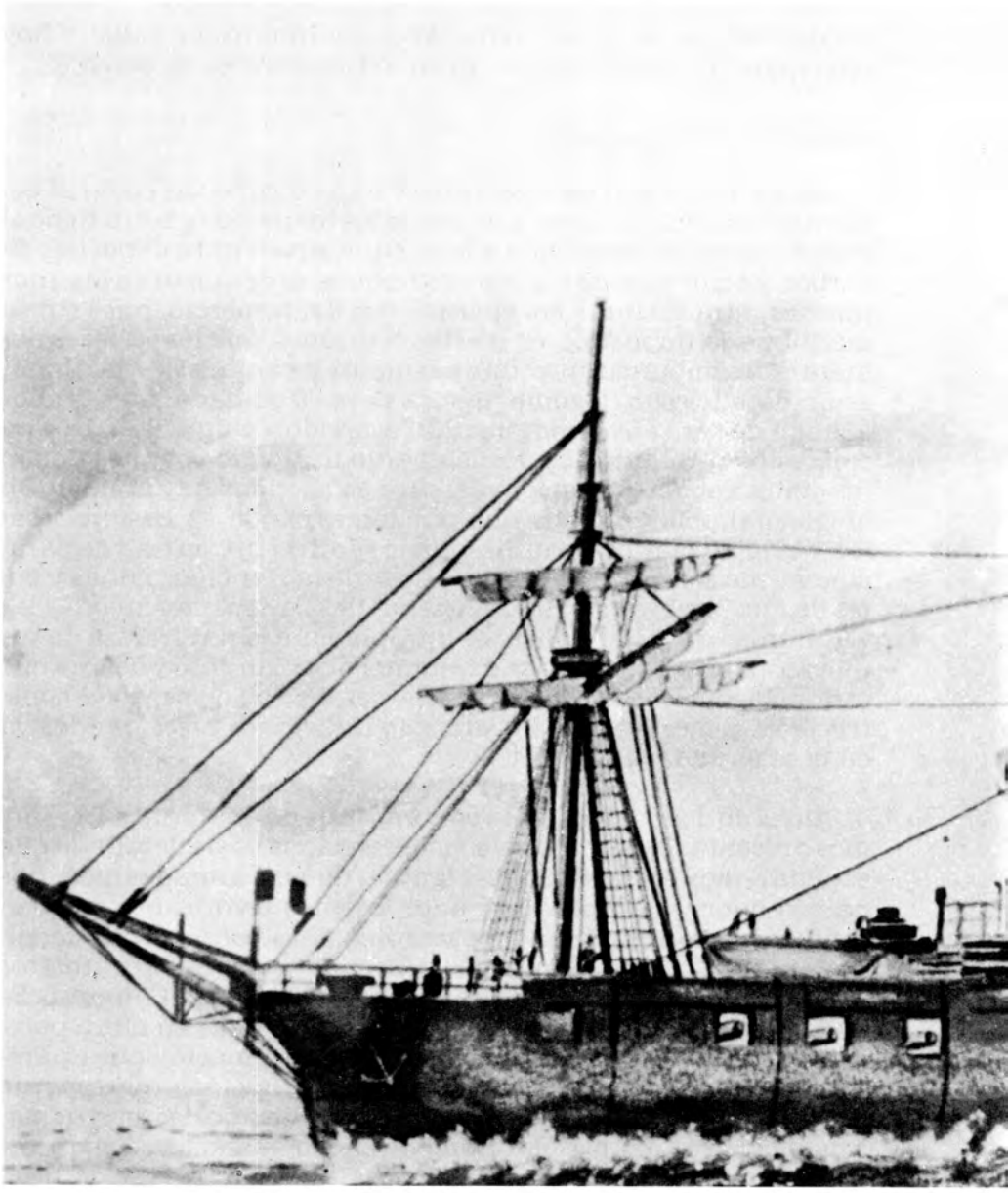
Excepcional durante el lapso que estudiamos fue el caso del *Almirante Guise,* del cual se puede decir en 1864, quizás porque nunca tuvo maquinaria, que "este pequeño buque de vela, montado en guerra, y frecuentemente empleado en estación en los puer-

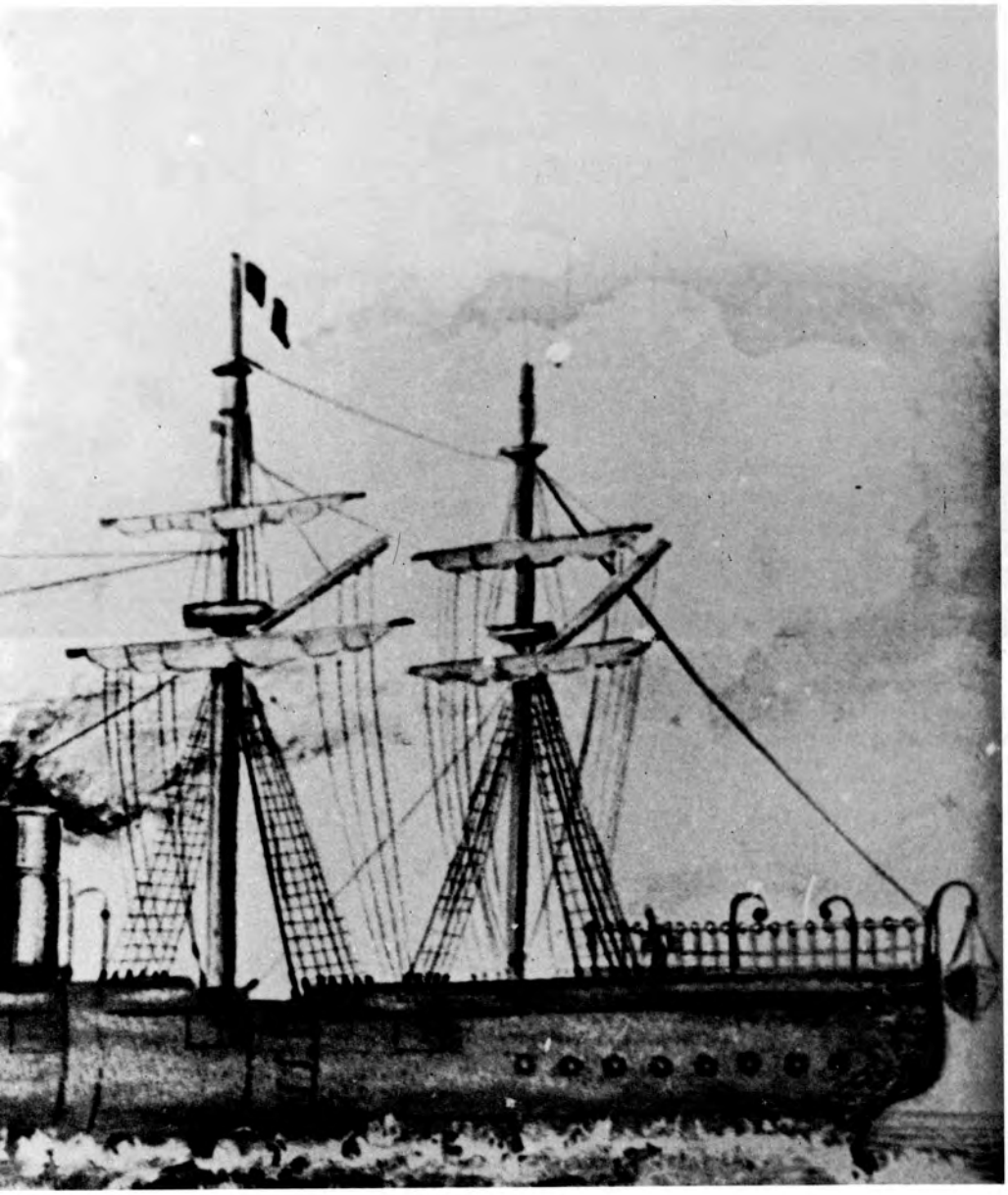
tos del Sur, ha servido muchos años sin reparos de valor; y hoy mismo no infunden recelos, ni su arboladura ni su casco"[56].

4. PONTONES Y LANCHAS

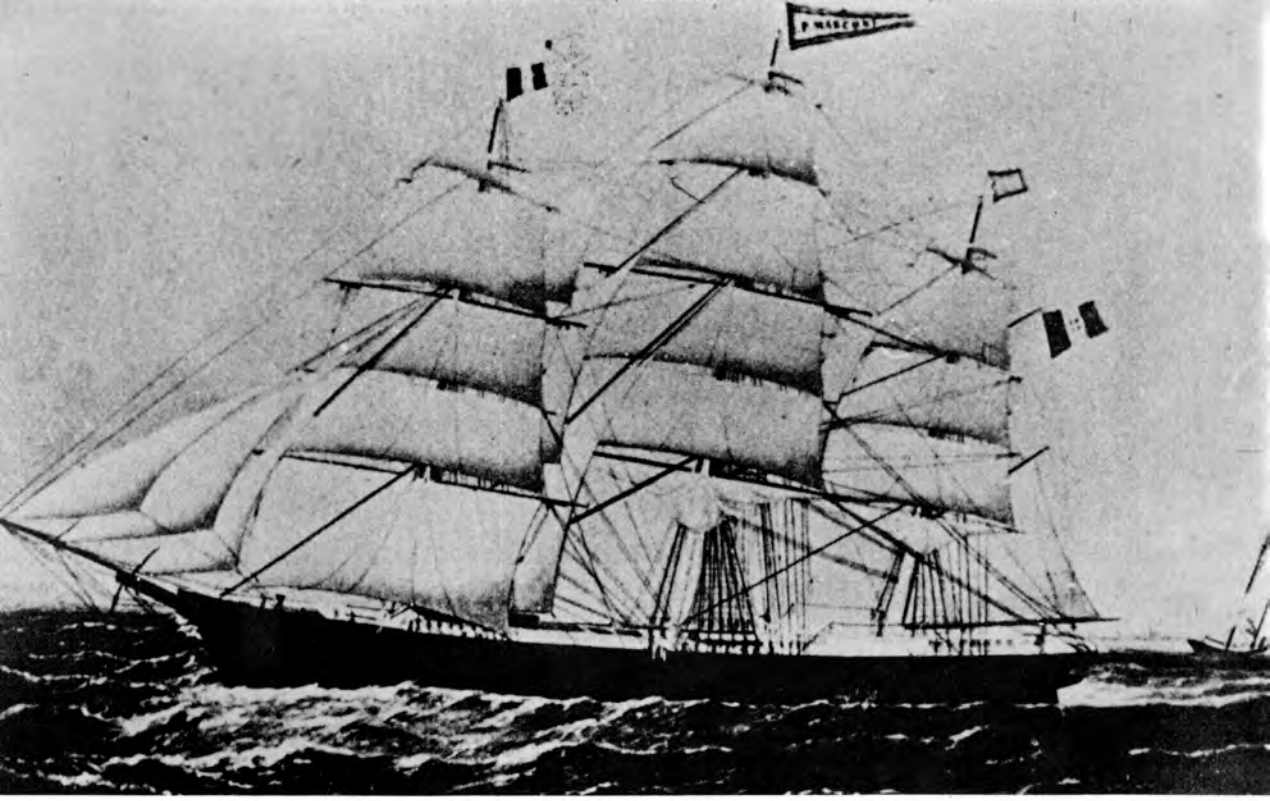
Durante el lapso de 1850-1870 se daba a conocer, como al comienzo del período, que "además de los buques de guerra tiene el Estado cinco pontones que a la vez que sirven para depósitos de carbón y otros usos de los mismos buques, se emplean en algunos puertos para facilitar las operaciones del comercio, pues sin su auxilio sería imposible, en ciertas ocasiones, que los vapores pudieran desembarcar o recibir pasajeros y carga; estos pontones están dotados con la gente precisa para su cuidado; tres de ellos acaban de ser convenientemente recorridos, y uno de éstos será colocado en Huanchaco. Sin embargo de que los buques tienen las embarcaciones respectivas, para su servicio, hay también en el Arsenal ocho lanchas que pueden armarse en caso necesario"[57]. Había ciertas variantes, como se advertirá en esta declaración hecha seis años después: "A más de las lanchas, falúas y botes de que se sirve el titulado Arsenal del Callao, tienen todas las Capitanías de la República las apropiadas a la naturaleza de sus puertos, a excepción de las de Huanchaco, San José y de una que otra más, que se sirven por lanchones, balsas de especial construcción, y manejables por tan solo individuos aleccionados ya en esas agitadas tascas"[58].

Antes de dejar la visión de conjunto que del material a flote hemos presentado, para pasar a vistas seccionales de detalle en que estudiaremos aisladamente algunos de sus componentes, nos parece oportuno reproducir aquí (con los errores que pueden contener porque se trata de presentaciones *políticas* y no técnicas) cuadros "de los buques de la Armada" con que los ministros de Guerra y Marina acompañan sus exposiciones al Congreso. Es dudoso el valor absoluto de las cifras contenidas en ellos; pero, en cambio, es valiosa como tendencia la información que aparece en cuanto a números de naves y a la eliminación progresiva de los buques de vela, que en 1870 han desaparecido de nuestra marina de guerra. Para mejor apreciar el fenómeno, precisa recordar que antes que el *Rímac* llegara al Callao (27 de julio de 1848) la escuadra nacional se componía del bergantín *General Gamarra*, de 16 cañones, el bergantín *Almirante Guise*, de 14 cañones, la goleta *Libertad*, de 7 cañones, el pailebote *Vigilante*, de 1 cañón y el transporte *Alayza*, de 1 cañón.

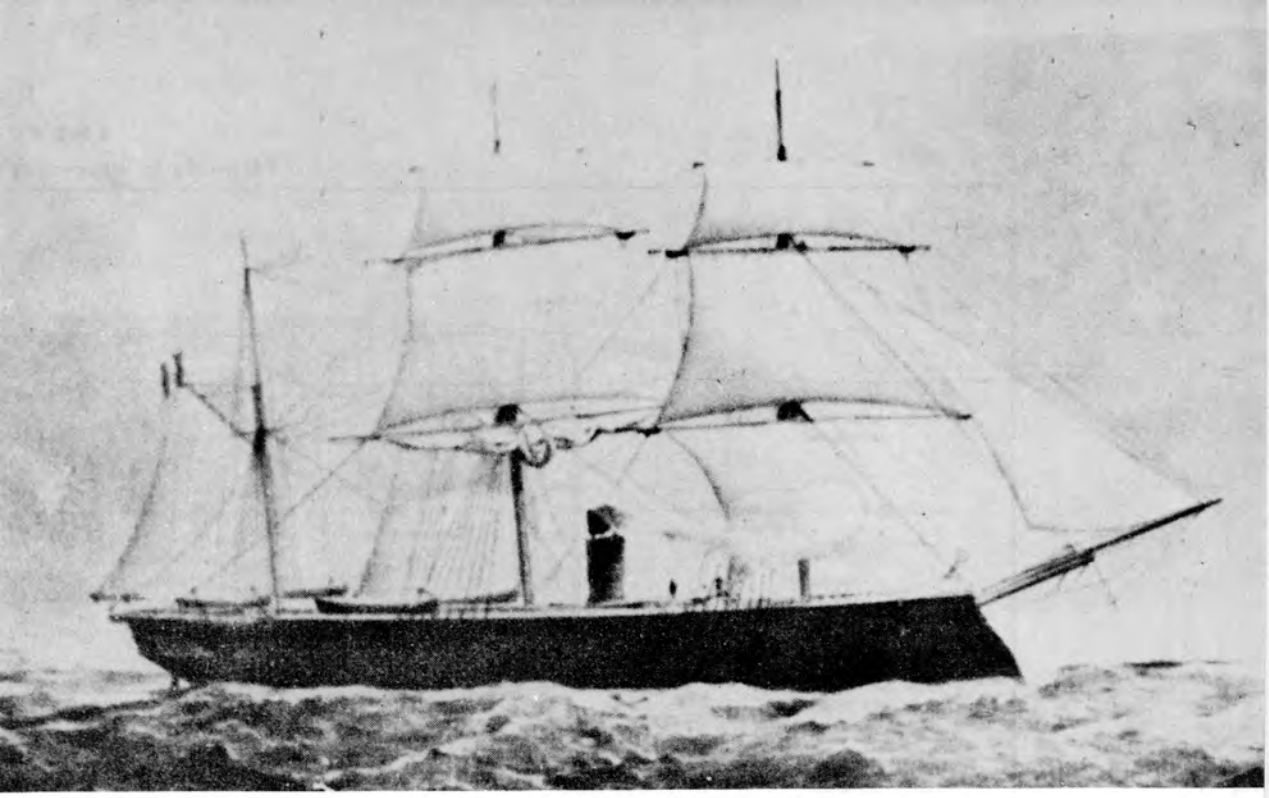




La *América* según aparece en una revista del Archivo Fotográfico Torres. No presta mucha fe como se aprecia si se la compara con otras.



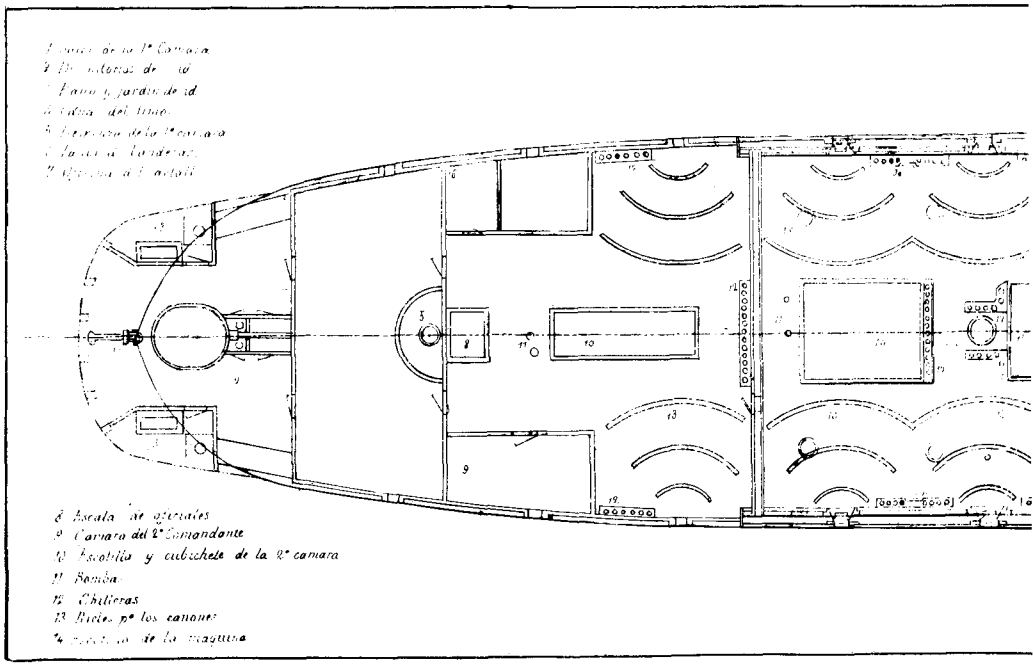
La Independencia según aparece en la historia de la guerra de 1879 publicada por Jacinto López. (Nótese las diferencias de formas en cuanto a la ilustración que presenta Rosendo Melo, así como el hecho que en esta vista no aparece ninguna chimenea).



La *Independencia* según una vista del Archivo Fotográfico Torres, que (como en el caso de la *América*) no merece fe si se la compara con la que reproducimos que es tomada de la obra de Jacinto López.

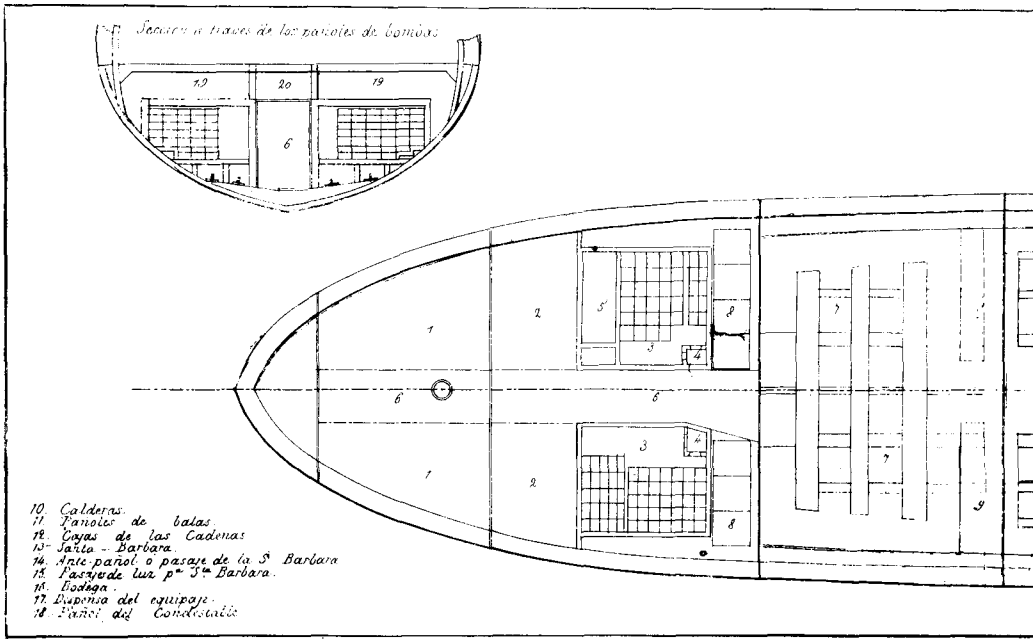
INDEPE

Plano de la bateria pr



INDEP

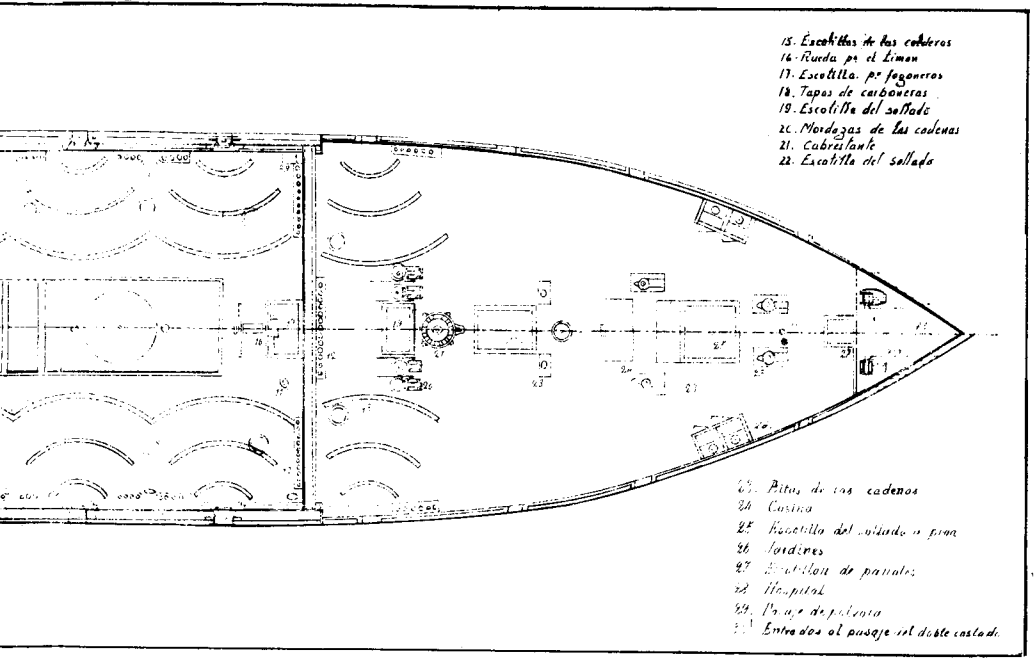
Plano de los fondos, o parte



Plano de la cubierta de batería de la fragata *Independencia* tal como aparece en los *Apuntamientos*... de García y García.

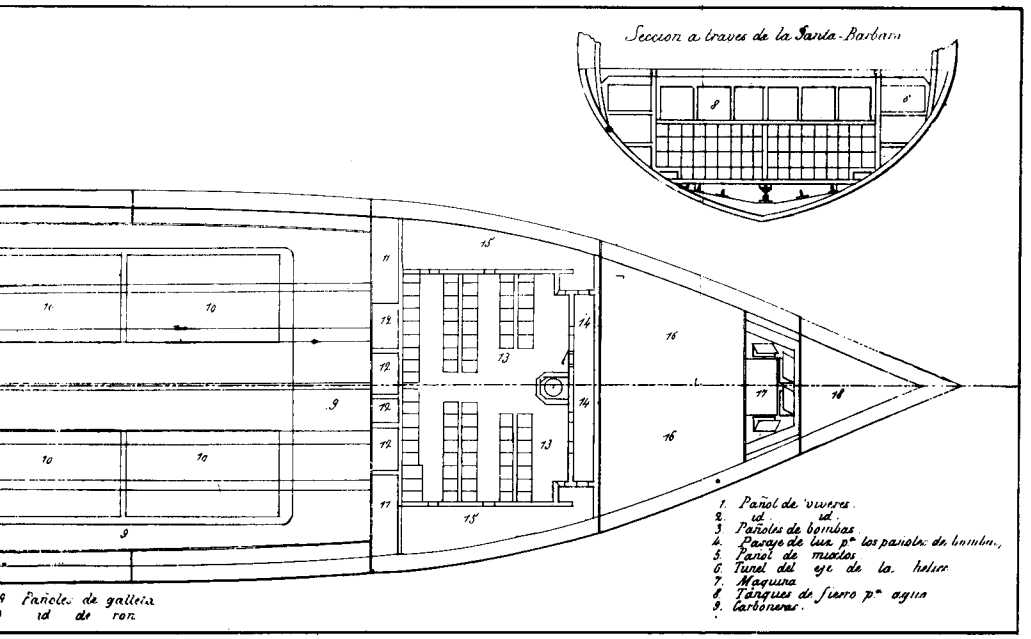
N D E N C I A .

ncipal ó segunda cubierta .

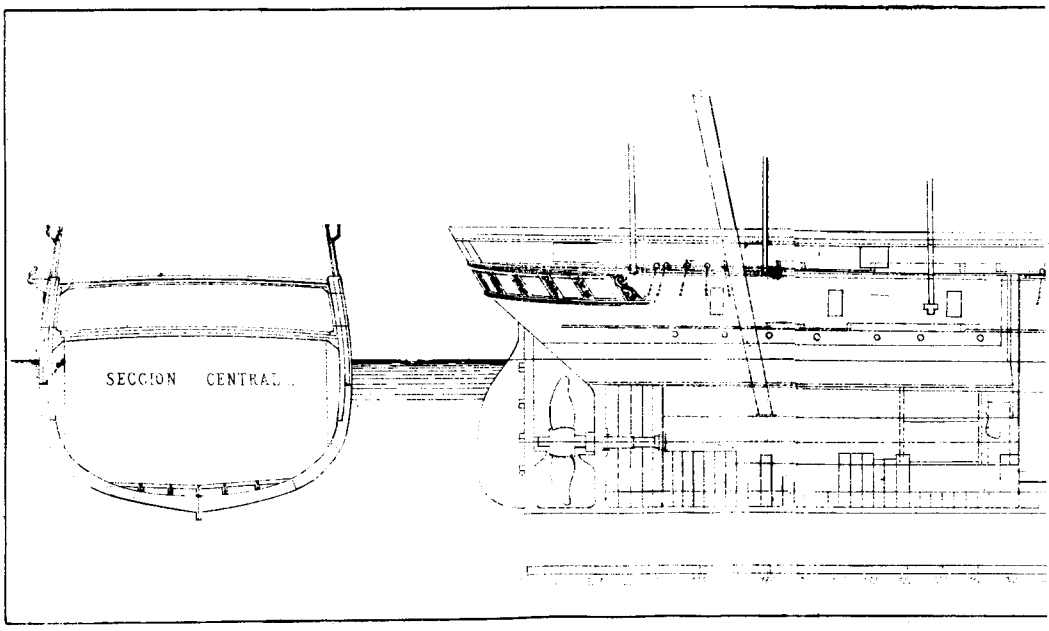


N D E N C I A .

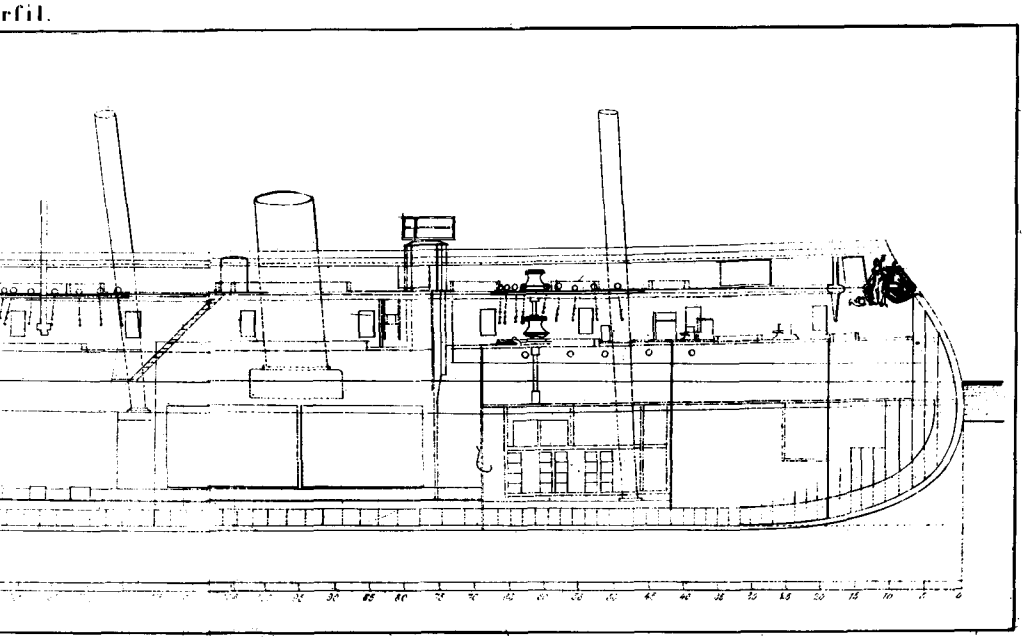
inferior a la 3ª cubierta .



Plano de los fondos de la fragata *Independencia*... tal como aparece en los *Apuntamientos*... de García y García.


SECCION CENTRAL

N D E N C I A
rfil.



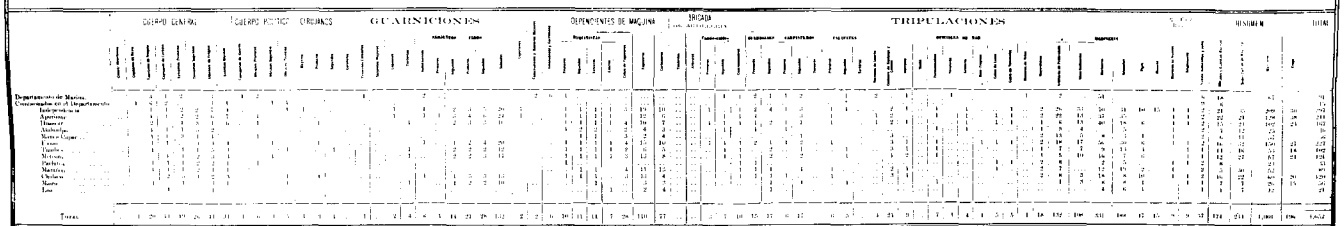
Perfil de la fragata *Independencia* tal como aparece en los *Apuntamientos...* de García y García.

NUMERO 16.

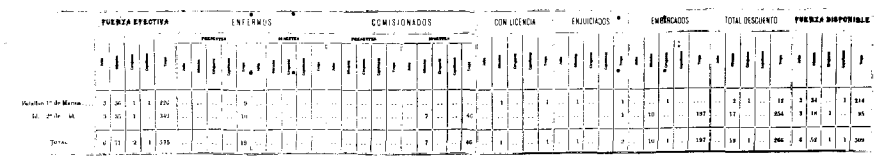
Departamento de Marina. Mayoria de órdenes y Comandancia de arsenales.

ESTADO GENERAL

Que manifiesta la dotacion que en el mes de la fecha tiene el Departamento, Buques de Guerra, Trasportes y Pontones de la Armada, Batallones de Marina y demas dependencias del ramo, segun la última revista.



BATALLONES DE INFANTERIA DE MARINA



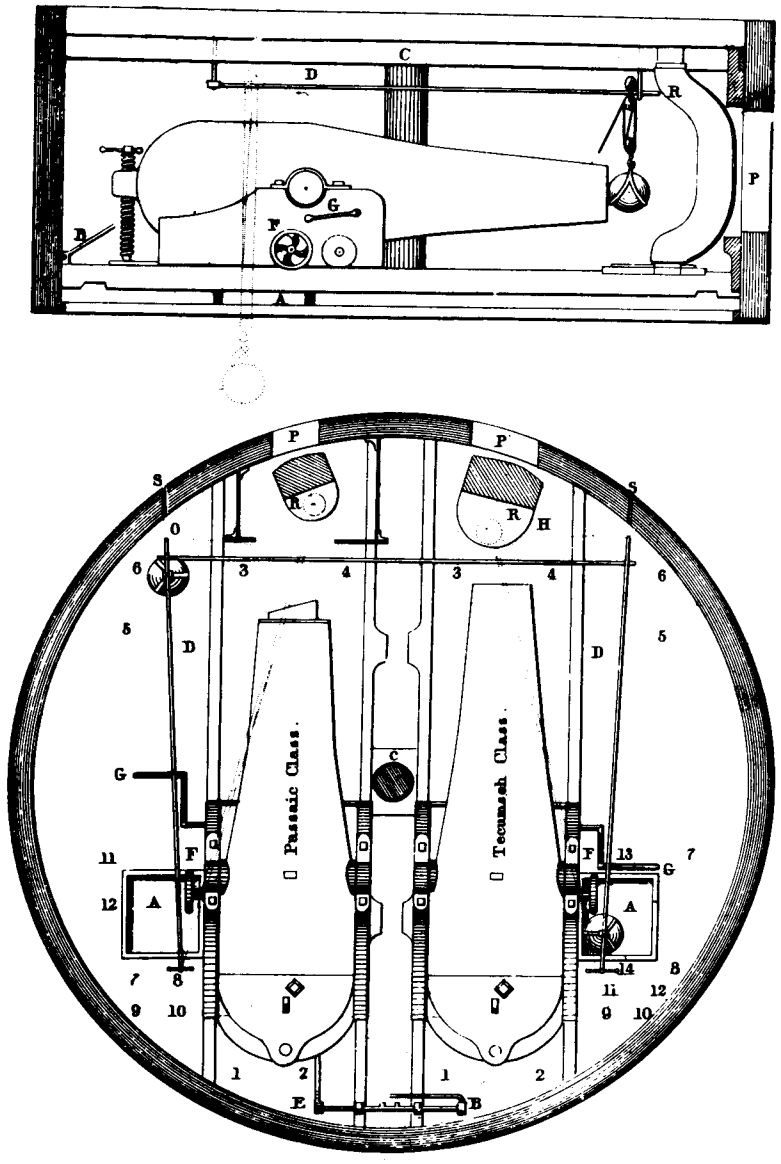
NOTA. — El Teniente Coronel D. Salvador [illegible] que se encuentran en el Departamento y el personal de [illegible] de la Comandancia General de Marinas y los empleados Empleados de la Maestranza de Ingenieros, [illegible] Arsenales de Pontones son los jefes de [illegible] del almacen general.

Lima, Julio 30 de 1870.

Manuel Cesáreo Carrillo.

Muñoz.

Resumen general del personal que servía en los buques y dependencias terrestres de la Marina de Guerra, inclusive en los batallones de infantería de guarnición, en julio de 1870. (Tomado de la *Memoria de Guerra y Marina* de 1870).



Torre de un monitor de las clases *Possaic* y *Canonicus*, que fue la que tuvieron nuestros *Atahualpa* y *Manco Cápac*. (De *Civil War Naval Ordnance*).

NUMERO 10.



CUADRO GENE

De los buques de guerra y trasportes que componen la A dimensiones, calado, toneladas que miden, fuerza nomina los cañones que montan, fecha de su construccion y dem

CLASES DE BUQUES, NOMBRES Y DEPARTAMENTOS DONDE SE HALLAN.	ESLORA.	MANGA.	PUNTAL.	CALADO. DE POPA.	CALADO. DE PROA.	DIFERENCIA.	TONELADAS.	APAREJO.	FUERZA DE LA MAQUINA.	NUMERO Y CALIBRE DE LOS CAÑONES.
	Piés. Pgs.	Piés.	Piés.	Piés.	Piés.	Piés.				
Departamento del Callao.										
BUQUES BLINDADOS.										
Fragata *Independencia*.....	215	44 9	32	22 6	21 6	1	2004 12/95	Barca.....	550	{ 2 de á 150 libs. } Sistema de { 12 de á 70 libs. } Armstrong.
Vapor de Torreon *Huascar*.....	200	35	21	16	15	1	1130	Bergantin.....	300	{ 2 de á 300 } Sistema { 2 de á 40 } Armstrong.
Monitor de Torreon *Manco Capac*.	226	43	14	12 10	12 6	.. 4	1034	Pailebot.....	330	{ 2 de á 500 libs. } Sistema { ó sea 15 pulg. } Dahlgren.
Id. id. *Atahualpa*.....	226	43	14	13 6	12 6	1	1034	Pailebot.....	330	{ 2 de á 500 libs. } Sistema { ó sea 15 pulg. } Dahlgren.
Monitor de casamata *Loa*.....	166	39	15	15 6	16 6	1	748	Sin aparejo.....	200	{ 1 de á 110 } { 1 de á 70 } anima lisa.
BUQUES DE MADERA.										
Fragata *Apurimac*.....	204	43	27 6	23 6	22 3	1 3	1666	Fragata.....	300	{ 8 de á 68 } { 12 de á 32 } anima lisa.
Corbeta *Union*.....	243	35 1/2	17 1/2	19	17	2	1550	Fragata.....	400	12 de á 70 { Sistema { Voruz.
Vapor *Tumbes*.....	147 8	24	13	13 6	10 6	3	400	Goleta de 3 palos.	100	2 de á 32 | montados en coliza.
TRASPORTES DE FIERRO.										
Vapor *Chalaco*.....	275	33	36 6	12	11	1	999	Goleta.....	400	
Vapor *Marañon*.....	242	33	31	17	14	3	2015	Goleta.....	700	.....
TRASPORTES DE MADERA.										
Vapor *Meteoro*.....	264	34 6	27 7	18	15	3	1221	Fragata.....	250	2 de á 32. { Sistema { Parrot.
Vapor *Pachitea*.....	293	40	31	18	16	2	2370	Goleta.....	800	.....
Vapor *Mayro*.....	176	28	20	11	9	2	670	Goleta.....	250	{ 2 de á 12 } Sistema { 1 de á 8 } Blakeley.
Departamento fluvial de Loreto.										
BUQUES DE FIERRO.										
Vapor *Morona*.....	180	25	12	7 6	7	.. 6	500	Goleta.....	160	.....
Vapor *Pastaza*.....	180	25	12	7 6	7	.. 6	500	Goleta.....	160	.....
Vapor explorador *Tambo*.....	135	26 6	6 6	1 6	1 5	.. 1	100	Pailebot.....	50	.....
Vapor explorador *Napo*.....	100	12	6	1 8	1 7	.. 1	80	Sin aparejo.....	25	.....
Vapor explorados *Putumayo*.....	100	12	6	1 8	1 7	.. 1	80	Sin aparejo.....	25	.....
Apostadero del lago Titicaca.										
BUQUES DE FIERRO.										
Vapor *Yacari*.....	....	....	....	....	....	....	120	Goleta.....	40	.....
Vapor *Yapurá*.....	....	....	....	....	....	....	120	Goleta.....	40	.....

Lima, á 20 de julio de 1870.

V.° B.°

Nuñez.

RAL

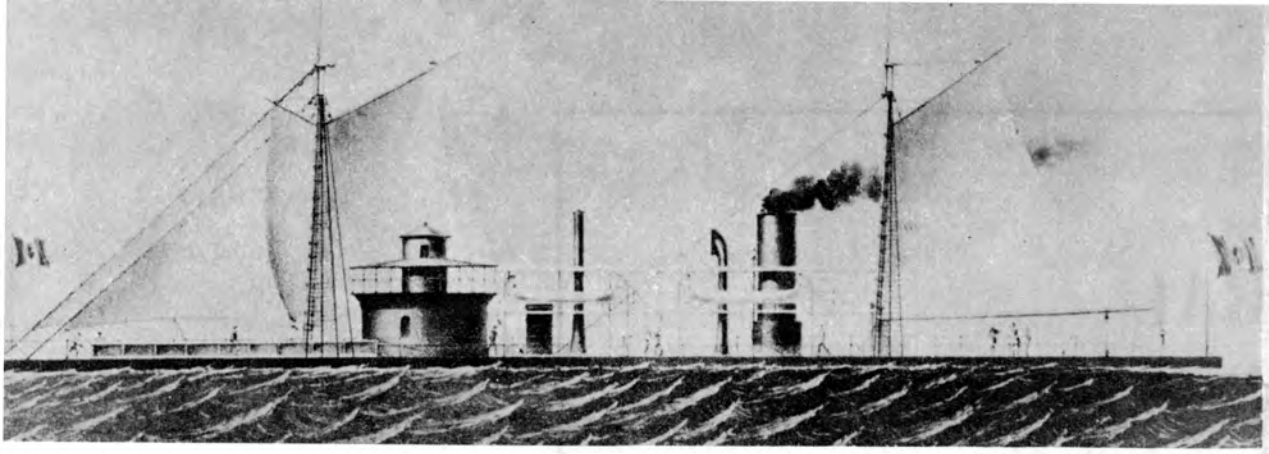
rmada Nacional, con espresion de sus de las máquinas, número y calibre de s circunstancias.

ECHA DE LA CONSTRUCCION.	ESTADO EN QUE SE ENCUENTRAN Y DEMAS CIRCUNSTANCIAS
e 1864 á 1865.	Casco de fierro dividido en tres secciones, doble fondo, blindaje de 4 y media pulgadas en la línea de agua y seccion central, con un refuerzo de teak de 10 pulgadas. El ariete tiene 12 piés de lanzamiento.
e 1864 á 1865.	Casco de fierro dividido en secciones por 4 mamparos, con ariete, blindaje de 4 y media pulgadas y con un embono de madera de 10 pulgadas. Torre giratoria de fierro de 30 piés de diámetro interior, de 5 pulgadas de espesor y reforzada con 14 de teak.
864.....	Casco de fierro, blindaje compuesto de 5 planchas de 1 pulgada cada una, empernadas á la obra de madera que es de 5 piés de ancho y 2 de espesor. La torre es formada por 10 planchas de fierro de 1 pulgada de grueso, 9 piés de largo y 3 piés 7 pulgadas de ancho cada una; gira por medio de una máquina de vapor. Este buque puede ofender con su proa y con la popa.
864.....	Igual en todo al anterior.
e 1854 á 1855.	Casco de madera, trasformado en monitor de casamata en 1864, blindado con rieles, tiene un espolon de 18 piés de largo, se encuentra en regular estado.
e 1853 á 1854.	Por no estar todas sus ligazones en buen estado, ha sido destinada al esclusivo servicio de la costa.
e 1864 á 1865.	Sus forros y amarras interiores son de fierro; para que este buque quede en perfecto estado de servicio, necesita cambiársele sus cableras.
e 1853 á 1854.	Despues de dieziseis años de constante servicio, este buque se encuentra en mal estado y requiere una formal carena en sus fondos.
863.....	Se encuentra en aptitud de desempeñar cualquiera comision, despues de los sérios reparos que se le han hecho en su máquina.
864.....	Ha sido destinado para Escuela Naval; sus cableras están en mal estado.
864.....	Está para cambiarse los tubos de sus calderas con cuya reparacion quedará en perfecta aptitud para el servicio.
855.....	El casco de este buque es de una sólida construccion; se recorre actualmente su máquina.
864.....	Ha sido puesto á disposicion del Ministerio de Hacienda, para que con él pueda atenderse al servicio de las islas de Guañape.
e 1861 á 1862.	Hace viajes entre Tabatinga y Yurimaguas, despues de habérsele hecho algunas reparaciones.
– 1861 á 1862.	Está en actual carena y verifica algunas modificaciones en sus Cámaras.
1870.....	En viage de Wilmington al Pará.
– 1861 á 1862.	Continúa en las exploraciones de los afluentes del Amazonas.
– 1861 á 1862.	Se le hacen algunas reparaciones en la máquina y casco.
861.....	Será botado al agua en breve plazo.
861.....	Sigue armándose.

EL OFICIAL 1.°

MANUEL GENARO CARRILLO.

Especificación del material a flote con que contaba la Marina de Guerra del Perú en julio de 1870. (De la *Memoria de Guerra y Marina* de dicho año).



El monitor *Atahualpa* zarpa de Nueva Orleans en su viaje al Callao, con la arboladura que para el viaje se le colocó en ese puerto. (De *Monitors of the U.S. Navy*).

5. LOS CUADROS DE MATERIAL A FLOTE DE 1858, 1862 y 1864

1858. "Cuadro de los Buques de la Armada con expresión de la fuerza de máquina y número de cañones"[59].

Nombres	Fuerza de máquina	Número de cañones
Fragata *Callao*	300 caballos	44 cañones
Fragata *Amazonas*	300 ídem	33 ídem
Vapor *Loa*	150 ídem	4 ídem
Vapor *Ucayali*	250 ídem	6 ídem
Vapor *Tumbes*	120 ídem	2 ídem
Vapor *Izcuchaca*	80 ídem	1 ídem
Bergantín *Guise*		12 ídem
Vapor transporte *Huarás*	400 ídem	2 ídem
Idem ídem *Arauco*	180 ídem	1 ídem
Idem ídem *Peytona*	400 ídem	1 ídem

1862 "Cuadro de los buques de guerra, transportes y pontones que componen la Armada Nacional, con expresión de la fuerza de las máquinas de los vapores, toneladas que miden y cañones que montan"[60].

Clase de buque	*Nombres*	*Fuerza de máquinas*	*Cañones que montan*	*Toneladas que miden*
Fragata de guerra	Callao	300 caballos	44	1,666
ídem ídem	Amazonas	300 ídem	33	1,676
Vapor de ídem	Loa	150 ídem	6	575
ídem ídem	Tumbes	100 ídem	2	400
ídem de ídem	Ucayali	250 ídem	6	860
ídem transporte	Huarás	400 ídem	2	1,000
ídem	Sachaca	98 ídem		268
ídem	Lerzundi	400 ídem	2	850
Bergantín de guerra	Almirante Guise		12	262
Fragata de transporte	Arica		2	583
ídem ídem	General Plaza		4	1,113
Barca ídem	Iquique		4	150
Pontón	Tyrone			800
ídem	Simetría			900
ídem	Margarita			750
ídem	Martina			199
ídem	Izcuchaca			400
Chata	Callao			150

Cuadro de los buques de guerra, transportes y pontones que componen la Armada Nacional, con expresión de la fuerza de las máquinas de los vapores, toneladas que miden y cañones que montan"[61].

Departamento del Callao				
Clases de buques	*Nombres*	*Fuerza de máquina*	*Cañones que montan*	*Toneladas que miden*
Fragata de guerra	Amazonas	300	33	1,743
Vapor de ídem	Loa	150	4	575
Idem ídem	Gral. Lerzundi	200	6	850
Idem ídem	Sachaca	100	6	333
Idem ídem	Tumbes	100	2	400
Bergantín	Alm. Guise		12	235
Vapor transporte	Chalaco	400	4	1,600
Idem ídem	Huarás	400	4	1,000
Pontón	Gral. Plaza		4	1,113
Idem	Ucayali		4	860
Chata	Callao			150
Departamento Fluvial de Loreto				
Vapor	Morona	160	2	500
Idem	Pastaza	160	2	500
Idem	Putumayo	20	1	80
Idem	Napo	20	1	80
Fragata transporte	Arica		2	583
Lago Titicaca				
Vapor	Yapurá	40	2	120
Idem	Yavarí	40	2	120

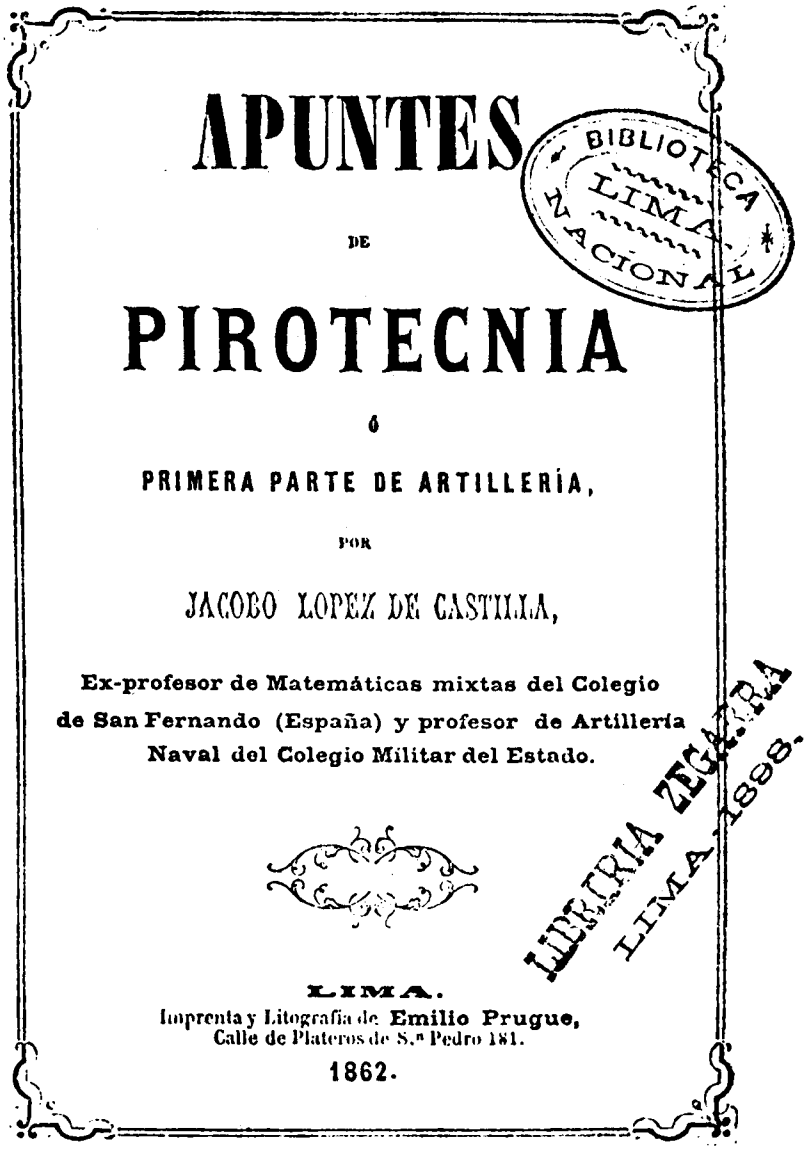
IX B. LOS CAÑONES

1. DE CULEBRINAS A CAÑONES "MONSTRUOS"

Con los datos que aparecen en los documentos del período hemos formado el cuadro que resume la utilizable información que mejor puede caracterizar la artillería que se encontraba en los buques durante el lapso 1850-1870. El lector seguramente se halla advertido de una circunstancia que en forma reiterada venimos repitiendo, a saber, que ese período fue de transición naval. No ha de extrañarle la falta de uniformidad que de inmediato se advierte en el cuadro, a pesar que cubre solamente veinte años. Pero era tan acelerado por entonces el proceso de cambio en el armamento, que tuvimos que adoptar cierto criterio cronológico. Después de proponernos algunos, terminamos rechazándolos porque tomamos en cuenta que hubo casos en que ciertos buques cambiaron tres veces de cañones, como sucede con la *Amazonas*. Las fechas que figuran antes de los nombres de los buques indican simplemente, las de los documentos en los cuales aparecían con más extensión y precisión los datos de importancia (*Vide* el cuadro que sigue, con datos sobre la artillería de los buques).

Sólo a partir de la década de los sesentas se compraron aisladamente piezas de artillería. Por regla general antes se habían adquirido buques con los cañones que tenían montados, y esto contribuyó a la variedad en cuanto al lugar de la construcción de las piezas así como en lo concerniente a su tipo. Como en 1850 todavía teníamos en servicio buques anticuados, a los que se añadieron otros también ancianos, adquiridos por razones de urgencia o por decomiso a grupos revolucionarios, se explica que en nuestra artillería naval figuraban aún piezas casi de museo junto a otras modernísimas. Existían todavía cañones que había que cebar con pólvora fina, utilizando chifles, para que por el oído comunicaran su fuego a la carga de impulsión. Figura, en el *Apurímac*, una culebrina que el comandante Salcedo se empeño en adquirir. Pero, en cambio, al final de la lista se encuentran esas piezas a las que se calificó de "monstruos" durante la guerra con España.

Hemos incluido también en el cuadro, para hacer notar la característica de cambios que existía en esa época, lo referente a la munición de cañón, que pasó de la bala esférica a la cilindro-cónica, y de la bala sólida a la "bomba" (granada explosiva), todo lo



APUNTES

DE

PIROTECNIA

Ó

PRIMERA PARTE DE ARTILLERÍA,

POR

JACOBO LOPEZ DE CASTILLA,

Ex-profesor de Matemáticas mixtas del Colegio de San Fernando (España) y profesor de Artillería Naval del Colegio Militar del Estado.

LIMA.

Imprenta y Litografía de Emilio Prugue,
Calle de Plateros de S.n Pedro 181.

1862.

BIBLIOTECA NACIONAL LIMA
LIBRERIA ZEGARRA LIMA 1898.

cual aparecía al lado de los tarros de metralla. Consignamos igualmente datos respecto a la aparición en nuestra artillería de los "tornillos de elevación y depresión" con lo que comenzaba a afinarse un poco la puntería.

2. *CUADRO DE LA ARTILLERIA DE LOS BUQUES EN EL LAPSO 1850-1870*

ARTILLERIA DE LOS BUQUES QUE ESTABAN EN SERVICIO DURANTE EL LAPSO 1850-1870,

SEGUN FIGURAN EN LOS DOCUMENTOS DE LA EPOCA

Año y buque	*Número de piezas tipo y marca*	*Calibre (diámetro)*	*Largo*	*Peso*	*Proyectil*		*Origen geográfico; localización abordo: detalles del ánima, munición, alzas, montaje y otros*
					Clase	*Peso*	
1832. *Huáscar* (primero con este nombre)	1 cañón 24 pdr. 2 carronadas 18 pdr.					24 lbs. 18 lbs.	Bergantín mencionado sólo para fines comparativos. No estaba en servicio en 1850-1870.
1841. *Constitución*	14 carronadas 18 pdr. 2 cañones 12 pdr.						Se mencionan mecha atacadores, espeques, cucharas y sacatrapos.
1842. *Limeña*	12 cañones 9 pdr. 4 cañones 6 pdr.				Balas y tarros de metralla	9 lbs. 6 lbs.	
1843. *Vigilante*	1 cañón 9 pdr.						Colisa
1846. *Gamarra*	16 cañones					18 lbs.	
1846. *Guise*	12 cañones 12 pdr.					12 lbs.	
1848. *Rimac*	2 cañones Paixhans 68 pdr.	8"		65 qq		68 lbs.	Bombas con espoletas, y balas sólidas.
	4 cañones 24 pdr.			25 qq		24 lbs.	Balas sólidas.
1848. *Libertad*	1 cañón 12 pdr. 2 carronadas 9 pdr.					12 lbs. 9 lbs.	
1852. *Mercedes*	8 cañones 32 pdr.				Balas, palanquetas y metralla	32 lbs.	
	2 cañones 12 pdr.					32 lbs.	
1853. *Amazonas*	1 cañón 84 pdr.	10"	9'4"	85 qq	Balas huecas.	84 lbs.	Inglaterra. Colisa
	6 cañones 68 pdr.	8"	9'	65 qq	Balas sólidas y huecas	68 lbs.	Inglaterra. Bombas con tacos de madera y tarros de metralla y sacos íd.
	16 cañones 32 pdr.		8'6"	45 qq	Balas sólidas	32 lbs.	Inglaterra. Tarro y sacos de metralla.
	10 cañones 32 pdr.		6'6"	32 qq.	Balas sólidas	32 lbs.	Id, íd, íd.
	1 cañón 12 pdr.				Balas huecas		Inglaterra. Para la lancha
1853. *Ucayali*	2 cañones Paixhans 32 pdr.					32 lbs.	Inglaterra. Colisa.
	4 cañones 24 pdr.					24 lbs.	Inglaterra. En batería
1854. *Noel*	2 cañones 68 pdr.			65 qq			Fue antes *Izcuchaca* (hasta 1852).
	4 cañones 24 pdr.			25 qq			
1855. *Apurimac* (segundo con este nombre)	8 cañones 68 pdr. 20 cañones 32 pdr. de 2a. Clase	8"	9"	65 qq	Granadas y balas huecas	56 lbs.	Inglaterra.
			8'5"	45 qq		32 lbs.	Inglaterra. En la batería.
	10 cañones 32 pdr. de 3a. clase		6'5"	32 qq		32 lbs:	Inglaterra. En el alcázar. Con tornillos de elevación y depresión.
	2 culebrinas 32 pdr.		12'	80 qq	Balas sólidas	32 lbs.	Inglaterra. Más manejables y livianas que las de 10" y de mayor alcance. Para usarlos con miras.

Año y buque	*Número de piezas tipo y marca*	*Calibre (diámetro)*	*Largo*	*Peso*	*Proyectil*		*Origen geográfico: localización abordo; detalles del ánima, munición, alzas, montaje y otros*
					Clase	*Peso*	
	2 carronadas 12 pdr.		3'10"	10 qq		12 lbs.	Inglaterra. Para embarcaciones. El de 6 pdr. era de bronce.
1855. *Caupolicán*	1 cañón 12 pdr. 2 carronadas					12 lbs.	Colisa.
1855. *Loa*	4 cañones 32 pdr. largos.		8'5"	45 qq	Balas sólidas y bombas,	32 lbs.	Inglaterra. Colisa. Bombas con espoletas, estopines de repuesto, tarros de metralla.
	2 carronadas 9 pdr.					9 lbs.	
1855. *Tumbes*	2 cañones 32 pdr. 2a. clase		8'5"	45 qq		32 lbs.	Inglaterra.
1856. *Izcuchaca*	1 cañón 12 pdr. 2 cañones bronce 4 pdr.						Colisa. Pasó a ser *Noel* en 1852 y después (1856 probablemente) volvió a recobrar su nombre original.
1857. *Huarás*	2 cañones 18 pdr. 1 cañón 9 pdr. 1 carronada 4 pdr.					18 lbs. 9 lbs. 4 lbs.	
1857. *General Lerzundi* 1857. *Peitona*	6 cañones bombarderos 18 pdr.					18 lbs.	Estados Unidos. Ex-*Peitona*. Pasó a ser *General Lerzundi*.
1858-1860. *Callao*	El armamento de la fragata *Apurímac*						El *Apurímac* llevó este nombre desde el 22 de abril de 1858 hasta el 17 de diciembre de 1860.
1858. *General Plaza*	4 cañones 32 pdr.						Inglaterra
1859. *Martina*	2 carronadas 4 pdr.				Balas y metralla	4 lbs.	
1859. *Sachaca*	1 cañón 18 pdr.				Balas y palanquetas.	18 lbs.	
	2 cañones 4 pdr.				Balas sólidas.	4 lbs.	
1862. *Iquique*	2 cañones 8 pdr.					8 lbs.	Balas para ambos, más tarros de metralla para el 8 pdr.
	2 cañones 3 pdr.					3 lbs.	
1863. *Chalaco*	2 carronadas 32 pdr.					32 lbs.	Pasó a ser *Callao* (segundo con este nombre).
	2 cañones de 12 pdr.					12 lbs.	Rayados.
1863. *Mairo*	2 cañones 12 pdr.					12 lbs.	Estados Unidos.
1865. *América* y *Unión*	14 cañones "*rayé de trente*" de la marina francesa, cada buque		6"3/8				Francia. Piezas fundidas con aros de forzamiento de acero. Anima rayada.
1865. *Colón*	2 cañones 12 pdr.					12 lbs.	Estados Unidos.
1865. *Huáscar* (segundo con este nombre)	2 cañones Armstrong	10"				300 lbs.	Inglaterra. Rayados. En torres giratorias de 5" de coraza sobre toca de 14".
	2 cañones Armstrong 1 cañón Armstrong					40 lbs. 12 lbs.	Inglaterra. Inglaterra.
1865. *Independencia*	2 cañones Armstrong					150 lbs.	Inglaterra, ambos. Giratorios.
	12 cañones Armstrong					70 lbs.	Montados en caza y en retirada.
1865. *Victoria*		8"				68 lbs.	Inglaterra.
1866. *Meteoro*	2 cañones						
1869. *Manco Cápac* y *Atahualpa*	2 cañones Dahlgren XV en cada buque.	15"	130"	41,576 lbs.	Granadas.	500 lbs.	EE.UU En torres. Anima lisa. Bala esférica Avantcarga. Alcance 1,700 yardas, con 5° de elevación.

IX C. ESTOPINES Y ESPOLETAS

En el "Estado general..." que a su llegada al país (1848) presentó el *Rímac*, se da a saber que este buque trajo "2,160 estopines". En la correspondencia del Inspector y Comandante General de Artillería hemos hallado, por otra parte, informaciones que este remite al ministro de Guerra y Marina sobre el elevado premio que se ha concedido en los Estados Unidos a quien ha logrado combinar en una sola pieza el fulminante y el mixto que provoca la ignición de la carga explosiva de los cañones[62]. A esto se agrega que por entonces el susodicho ministro da a saber que el capitán de navío Valle Riestra, comandante del flamante *Rímac*, le ha mandado un informe sobre "el estopín de tubo de metal" (antes se habían usado unos, muy primitivos, hechos de carrizo, o de paja gruesa), acompañado de uno de los estopines que ha traído el nuevo vapor[63]; y, por otra parte, en el deseo de que sólo se usen estos estopines, se ha mandado a la Comandancia General "tres distintos en su forma, para que, examinados por los empleados... inteligentes en la confección de mixtos", se determinen los apropiados para el servicio de la Armada y el número que se necesita pedir a Europa[64]. Todo esto indica que el año de 1850 debe tomarse como el de inicio en el empleo entre nosotros de estopines metálicos, al principio en forma general y luego, conforme al progreso en la manufactura de proyectiles, incluidos en la parte posterior de los cartuchos en los casos de la munición para cañones de mediano calibre y menor. Aún se sigue encargando apreciable cantidad de estopines a Inglaterra a mediados de los cincuentas[65] pero también se encuentra que se están fabricando en Lima, por lo menos en el caso de los que el *Guise* necesita[66].

Durante la segunda parte de la década de los cincuentas se advierte un primer esfuerzo nacional destinado a satisfacer ciertas necesidades de la artillería naval y terrestre. Cooperan en este esfuerzo jefes y oficiales navales y militares, estos últimos pertenecientes a la Comandancia General de Artillería y aquellos a la Factoría de Bellavista y otras dependencias de la marina. Se constata la preparación de espoletas para las "bombas" de la *Callao*, por ejemplo[67], empeño que ocho años más tarde es de mayor cuantía (construir "bombas" esféricas de calibre 32 pd.)[68], debido a que en la década de los sesentas, ante la peligrosa situación del país a causa de la incursión española, se aguza el ingenio y se llega a logros de importancia en ese momento, como rayar cañones, según veremos en el capítulo próximo.

IX D. "ARMAS DE CHISPA Y BLANCAS"

La persona que tiene acceso a los "Estados generales..." que presentaban los buques en ciertas ocasiones, y que se detiene a examinar las columnas en que, entre 1850 y 1870, se detallan las armas menores y proyectiles existentes a bordo, (columnas que llevan a veces diferentes nombres, siendo los más justificados "Munición y artificios" y "Armas de chispa y blancas"), encuentra la variedad de un cajón de sastre. Esto se debe, insistimos, a que se trata de un lapso histórico de transición, en el cual puede haberse proporcionado a algunos buques ciertos elementos recientemente adquiridos, mientras que otros no han sido renovados. Lo viejo y lo novísimo resultan mezclándose, y al hacerlo presentan un cuadro interesante en su variedad. Se encuentra, así, en cuanto a armas de fuego para la tripulación, el mosquetón (más largo y de mayor calibre que el fusil), la carabina (de menor longitud que el fusil), la tercerola (un tercio más corto que la carabina) y el fusil que puede ser de chispa, de pistón, o de fulminante. A estas armas de fuego largas, se unen las pistolas para oficiales.

Como teóricamente el abordaje no ha desaparecido todavía, pues se encuentra a veces en casos raros, y en los jefes antiguos es una obsesión (como lo fue en el capitán de navío Salcedo cuando estuvo en la comisión de compra del *Huáscar*), queda abordo una variedad de armas blancas, que va desde el chuzo (que es un palo con una punta aguda para usarlo a modo de lanza) al cuchillo de abordaje, la hachuela, el sable, la espada, la bayoneta y el chafarote.

Como la artillería está en plena evolución pero no tan rápida que lo haya cambiado todo, según el buque se encuentra aún el chifle o cuerno donde se guarda la pólvora para cebar el cañón, la piedra de chispa, la cuerda—mecha, las diversas clases de fulminantes y de pólvoras ("de cañón", o propiamente de proyección, y de ceba) y la variedad de proyectiles: balas sólidas, o huecas; "bombas" (granadas explosivas) de cañón largo; tarros de metralla; y estopines y espoletas sueltas. Naturalmente que precisa añadir lo correlativo a la munición de armas menores, ya sea "de bala", o de fogueo.

La situación que hemos mencionado se hacía notar claramente en los buques, donde en un espacio reducido se agrupan muchos elementos. Pero no era singular de la Marina de Guerra Nacional, según lo dio a saber el funcionario de mayor jerarquía de las fuerzas armadas.

IX E. EL FUSIL DE AGUJA

"Hasta diciembre de 1856 no había uniformidad en el armamento del Ejército: unos cuerpos tenían fusiles de chispa y otros de pistón o de fulminante, de donde resultaba un gran inconveniente que el Gobierno se apresuró a remediar, armando a toda la Infantería con estos últimos. Después, sabiendo cuan ventajosos son por su alcance y perfecta construcción, los rifles llamados Minié, mandó traer de Europa y Estados Unidos una cantidad suficiente, y con ellos están actualmente armados los cuerpos", expresó el ministro de Guerra y Marina[69], añadiendo: "Se han pedido también mil fusiles rifles llamados de "Aguja", que tienen sable en lugar de bayoneta y se cargan por la recámara: por su prodigioso alcance, sólida construcción y facilidad con que pueden dispararse hasta ocho tiros por minuto, llevan doble ventaja a toda clase de fusiles inventados hasta el día: con ellos se armará la infantería ligera, conservándose el resto en almacenes "[70].

Las declaraciones que preceden tienen que ser consideradas en este libro. La Marina de Guerra Nacional no poseía una política propia en cuanto a armas menores, sino seguía los pasos del Ejército Nacional. De allí que convenga, en especial porque los soldados que se hallaban abordo "de guarnición" pertenecían a la tropa de infantería y usaban las armas de ésta, dar a saber aquí la importante tarea que por entonces se emprendió para uniformar el arma de la infantería al mismo tiempo que se mejoraba su equipo.

En 1856, a través de algunas adquisiciones en el extranjero y de las reparaciones que se hacían en la Factoría de Bellavista, se advierte la existencia de armeros europeos en el Perú y de fusiles adquiridos en Alemania, Inglaterra y los Estados Unidos[71]. A fines de ese año se ha ordenado a Londres que se compren 2 mil fusiles prusianos de aguja, o la adaptación francesa *(minié)*. Sin embargo, debe existir ya este tipo de fusiles en el Perú, pues en setiembre de 1857 Alvarez Thomas solicita "con urgencia" que la Factoría de Bellavista fabrique 50,000 casquillos para balas de esa arma. La compra se había hecho en Alemania, según un oficio de Alvarez Thomas, de setiembre del mismo año, en el cual recomienda que se adquieran 4,000 más "iguales a los que están fabricándose en Prusia", para hacer desaparecer la anomalía de tener...armamento de diversos calibres"[72]. Tres documentos de 1857, por otra parte, permiten conocer que no siempre puede el

Gobierno traer al Perú las armas que adquiere en el extranjero, a causa de que la P.S.N.C. se niega a trasladar armamento en sus buques[73].

En abril de 1858 llegan dos mil rifles *minié* de Alemania, existiendo la tendencia técnica a que este tipo reemplace los otros que existen desde el pasado[74]. En el año mencionado hay en el Ejército 20 armeros traídos de Alemania[75]. La adquisición de rifles *minié* no cesa el año predicho, sino continúa hasta 1860, habiéndose comprado en Suhl (Alemania) no menos de 10,000 piezas en 1859-1860.

Resulta interesante constatar que por entonces se ordenó al Ministro Residente del Perú en Londres que hiciese construir para el Perú, en Woolwich, 1,000 cohetes *a la Congreve,* pero que el superintendente de este establecimiento gubernamental hizo presente a Juan I. de Osma que "esta clase de proyectiles no puede servir en esos climas donde el calor de la temperatura suele ocasionar frecuentemente su explosión, y que por esta misma razón no los hacen para el ejército [británico] de la India"[76].

El mejoramiento que, bajo la dirección del general José Alvarez Thomas, experimenta el arma de artillería terrestre, así como la presencia en el Perú de no menos de los veinte armeros alemanes traídos por el gobierno, hace posible que se fabriquen en Lima turquesas para balas del fusil *minié,* y que se comience a producir estos proyectiles en número apreciable[77].

Al parecer, el intento de lograr uniformidad, en cuanto a marca y calibre, entre los fusiles usados por las fuerzas armadas, no tuvo éxito. Se constata, por ejemplo, que en 1857 la fragata *Amazonas* recibió en Londres "25 carabinas" (sin más detalles)[78]; y que en 1863 se le entregaron "120 rifles Jacob con espadas-bayonetas"[79]. En 1861 la Comandancia General de Marina envió al Parque de Artillería, para su refacción, "seis carabinas de Scharps"[80]. En 1864, por último, se dice del *Almirante Guise* que "el armamento... es de carabinas de dos cañones", añadiéndose: "son bastante buenas pero sería más conveniente la adopción de una sola clase de armas en todos nuestros buques"[81]. Ese mismo documento expresa: "El armamento del *Sachaca* es de mosquetones de Jacob con espadas, el que es muy a propósito... porque con ese armamento se tiene a la vez dos armas para rechazar los abordajes...".

ANEXO AL CAPITULO

Material a flote existente en la Marina de Guerra durante el período 1850-1870

Alayza, ex-*Valparaíso* fragata transporte

Había sido llamada así por Gabino Alayza, quien la denominó con su apellido y la tuvo navegando con el piloto Juan Estrada (presenta como fiador a Alejandro MacLean) haciendo tráfico extranjero y de cabotaje. Fue comprada por la Marina por orden del presidente Castilla, aunque pudo ser alquilada solamente.

Desplazaba 337 toneladas y estaba a un tercio de vida.

Según un "Estado General..." de 1846 aparece comandada por el capitán de corbeta Tomás Ríos, quien seguramente reemplazó al de igual clase Boterín, que también la tuvo a su cargo ese año, según Melo[82]. Ese documento da a saber que la fragata contaba con dos cañones de hierro y dos de bronce, pero no expresa el calibre. Unicamente la tripulaban seis marineros "pertenecientes al Estado", un sargento, un cabo y nueve soldados, y en la plana mayor sólo había dos guardias marinas y un subteniente de infantería, indicaciones que sugieren que estaba alquilada, conservando su propia tripulación.

Basadre dice que se la empleaba "sobre todo, para conducir materiales para obras públicas"[83]. Al zarpar del Callao en 1846, según un "Estado General...", lo hizo conduciendo al general Bermúdez, su familia y su ayudante a Huanchaco; y a Paita al general Coloma y su ayudante. Se añade que también transportaba cien quintales de pólvora al Ecuador[84].

Almirante Guise

Bergantín comprado durante el primer gobierno de Castilla, en 1846[85].

Sus dimensiones y calado eran los siguientes: eslora 92 pies, manga 25 pies 9 pulgadas, puntal 10 pies 9 pulgadas, quilla limpia 84 pies, plan 14 pies, calado de popa 12 pies, íd. de proa 10 pies, diferencia 2 pies[86].

Desplazaba 262 toneladas[87], cifra que en 1864 se daba como 235 toneladas[88].

Entre 1846 y 1862 tuvo 12 cañones de 12 pr[89]. En 1864 su artillería era rayada[90]. El mismo documento informa que tenía carabinas de dos cañones[91].

Desde 1855 se le consideró "en muy mal estado"[92] y en 1861 se le utilizó remolcado[93].

En 1864 se expresaba que el casco "es más fuerte de lo que corresponde a sus dimensiones"[94].

Su dotación era como sigue: teniente 2° Guillermo Black, teniente 2° graduado Carlos Arrieta, alférez de fragata Rómulo Espinar, teniente 2° graduado Pantaleón Fernandini, teniente 2° graduado Arístides G. Vigil, alférez de fragata graduado Viriato de la Haza y capitán de infantería graduado José Barrionuevo.— 4 guardias marinas, 1 contador oficial 3°, un cirujano de primera clase, 17 brigadieres de infantería, 2 brigadieres de artillería, 3 contramaestres y

guardianes, 1 carpintero, 1 maestro de velas, 1 sangrador, 1 cocinero de equipaje, 7 artilleros de preferencia, 12 artilleros ordinarios, 20 marineros, 11 grumetes, 6 pajes y 1 dependiente de provisiones[95].

También en 1864 se estimaba que este bergantín "ha sido un buque que ha servido de escuela a los muchos jefes y oficiales de la Armada"[96], y técnicamente se consideraba que "no infunden recelos ni su arboladura ni su casco"[97].

Se le dio de baja como buque de guerra de la Escuadra, porque "su conservación demandaría gastos considerables"[98]. Sin embargo, continuó sirviendo de una manera auxiliar.

Amazonas

Lancha que participó en la expedición al Ecuador, comandada por Luis López[99].

Amazonas

Fragata mixta que por decreto de 7 de noviembre de 1850 se hizo construir en Londres, en los astilleros de Wigram e Hijos, en Blackwall, bajo la inspección del capitán de navío Domingo Valle Riestra. Fue comenzada en 1851 y concluída en julio de 1852[100].

Para su construcción se tomó por modelo la fragata de S.M.B. *Tribune* (según *El Comercio,* Nº 4441. 22 de mayo de 1852 que trascribe un informe de Salcedo) y el precio total, incluído el armamento, se concertó en £e 61,904, igual a 309,520 pesos[101].

De acuerdo con documentos de 1853, sus dimensiones y estiba en pies y pulgadas inglesas eran: quilla limpia 189 pies, eslora "de estopa a estopa" 200 pies 4" 1/2, eslora de caperol a caperol 206 pies 1/2, manga en la cubierta de toldilla 38 pies, manga en la cubierta de batería 37 pies, puntal al canto alto del bao de la cubierta de toldilla 28 pies, puntal al canto alto del bao de la cubierta de batería 20 pies, toneladas 1,743, calado de proa 15 pies 4 pulgadas y calado de popa 18 pies 4 pulgadas[102].

La máquina, de 300 caballos, fue construída por Penn, quien cobró £ 55 por cada caballo de vapor. Los resultados de las pruebas hechas en Londres, el 24 de junio de 1852, de la presión del vapor en las calderas, fueron: 7, 8 y 9 libras[103], y el número de revoluciones por minuto 71. Tenía propulsión de tornillo [hélice], construída en la fundición de Penn e Hijos, Greenwich (Londres) en 1852[104].

En la prueba hecha en Londres el 24 de junio de 1852 el promedio de la "marcha obtenida en 4 experimentos practicados en la distancia medida con este objeto sobre la ribera del río, fue de 9.43 millas marítimas a la hora"[105].

Valle Riestra expresó que las máquinas trabajaron muy bien y con regularidad durante su viaje de venida al Perú. Los días 22-26 de agosto de 1852 las singladuras variaron entre 220 nudos y 195, según las condiciones del mar y el viento. Su comandante comentó: "...ha probado tener muy buena marcha para un buque de hélice. En calma, y mar llana, con solo el tornillo [hélice] ha andado 8 1/2 a 9 millas constantemente y sin que influyera la diferencia de estiba por el consumo del carbón. Con el tornillo y viento fresco a un largo y el velacho arrizado, trinquete y sobremesana, 9 1/2 a 10 1/2 millas. Contra un levante fuerte directamente a proa, y mar gruesa, mastelero de juanete calado y abajo todos los del palo mayor, 4 1/2 millas"[106].

En noviembre de 1854 tuvo dificultades con el eje de hélice y su soporte, lo que se reparó en forma provisional hasta que se pudo hacer en dique, en 1856[107].

Era su consumo de carbón, "...desde 25 hasta 35 toneladas diarias". Al hacérsele nuevas carboneras, en Londres, en 1857, la capacidad quedó reducida a 225 toneladas, "poco más de la mitad de la que cargaba antes"[108].

En 1853 su artillería y su munición eran como sigue: 1 cañón de 10 pulgadas (9 pies 4 pulgadas de largo y 85 qq de peso); 6 cañones de 68 pr. (9 pies de largo y 65 qq de peso cada uno); 16 cañones de 32 pr. (8 pies 6 pulgadas de largo y 45 qq de peso cada uno); 10 cañones de 32 pr. (6 pies 6 pulgadas de largo y 32 qq de peso cada uno); 1 cañón de a 12 pr. (para la lancha); 200 bombas con tacos de madera, para cañones de 10 pulgadas; 400 bombas con tacos de madera para cañones de 68 pr.; 100 balas sólidas para cañones de 68 pr.; 500 balas huecas para cañones de 68 pr; 2,096 balas sólidas para cañones de 32 pr.; 100 balas huecas para cañones de 12 pr.; 100 balas huecas para cañones de 10 pulgadas; 50 tarros de metralla de 68 lb.; 50 sacos de metralla de 68 lb.; 102 tarros de metralla de 32 lb.; 100 sacos de metralla de 32 lb.; 49 qq de pólvora de cartuchos; 990 qq de pólvora en barriles; 167 libras de pólvora para cebas[109].

El 1º de setiembre de 1857, como parte del recorrido hecho durante su vuelta al mundo, con guardias marinas, en el dique de la *East India* de Londres se sacó la parte de la artillería que no se había dejado en el Callao y se pusieron a la fragata las siguientes piezas que habían sido fundidas especialmente para ella y aprobadas por el Arsenal de Woolwich: una colisa de a 130, seis cañones de a 68 pr., cuatro de a 32 pr. largos para la batería y diez de a 32 pr. cortos para la cubierta..., "todos con sus respectivas cureñas y demás útiles completos para su servicio. Se embarcaron también 38 fusiles fulminantes, 37 pistolas, 25 carabinas, 72 sables de abordaje, 17 cananas de fusil, 20 ídem con sus cinturones para pistolas, 15 cacerinas y todas las municiones correspondientes. Se mandaron recorrer las doce cureñas de los cañones de a 32 pr. que estaban a bordo y se arreglaron y renovaron todos sus útiles. Se mandaron poner tacos de madera a 180 bombas de a 10 pulgadas y 390 bombas de 8 pulgadas, haciéndose cajas de madera para ellas. Se mandaron cargar 48 espoletas para bombas de 10 pulgadas y 166 espoletas para bombas de 8 pulgadas. Estas bombas y espoletas fueron de las que teníamos a bordo sacadas del Callao"[110].

El casco y la arboladura originales fueron hechos por M. Wigram, costando £e 41,350 en 1851, según un informe de Salcedo. En cuanto a la jarcia firme, a los siete días de viaje el comandante de la *Amazonas* comenzó a experimentar dificultades con la mayor. Debido "al calor del humo derramado durante 3 días" sobre ella, según el criterio de Valle Riestra, ésta se aflojó", de tal manera "que el palo quedó sin seguridad alguna" siendo imposible "repararlo en la mar". Frente al cabo Finisterre la fragata tuvo que afrontar una mar alta, y como trabajara el palo sobre las cubiertas y costados, se abrieron varias costuras de cocederas [cosederos] y trancaniles". Para recorrer el costado, "así como para tesar todas las jarcias que, siendo nuevas, han dado también de sí"[111], la *Amazonas* tuvo que entrar en Cádiz[112]. En 1856 hubo que cambiar el palo mayor.

Salió de Londres el 20 de agosto de 1852, en su viaje de integración al Perú. Tocó en Río de Janeiro, Talcahuano, Arica y llegó al Callao el 7 de enero de 1853[113].

En 1863 tenía la siguiente dotación: un comandante capitán de navío, un segundo comandante capitán de fragata, un teniente primero, tres tenientes

segundos, 4 alfereces de fragata, 8 guardias marinas, 1 oficial primero del cuerpo político contador, 1 cirujano mayor, 1 capellán, 1 capitán de infantería, 1 teniente, 2 subtenientes, 1 sargento primero, 2 sargentos segundos, 6 cabos primeros, 6 cabos segundos, 1 primer maquinista, 1 segundo maquinista, 1 tercer maquinista, 1 cuarto maquinista, 12 fogoneros, 8 carboneros, 1 primer condestable, 1 segundo condestable, 1 contramaestre, 2 primeros guardianes, 2 segundos guardianes, 1 primer carpintero, 1 segundo carpintero, 1 tercer carpintero, 1 primer calafate, 1 patrón de lancha, 1 cocinero de equipaje, 1 herrero, 1 sangrador, 1 tonelero, 1 armero, 1 maestro de velas, 20 artilleros de preferencia, 40 artilleros ordinarios, 80 marineros, 120 grumetes, 12 pajes, 1 maestre de víveres, 1 despensero y 1 buzo. Total 397[114].

El 25 de octubre de 1856 salió a la China en busca de dique, y dificultades que encontró la obligaron a pasar a Singapur, Calcuta y Londres, donde se le hizo un recorrido general que incluyó mejoramiento de la artillería. Dio la vuelta al mundo, con beneficio para el grupo de guardias marinas que llevó en instrucción, asunto del que se trata en otra parte de este libro.

Como se detallará cuando tratemos de la guerra con España, la decisión que en 1865 adoptó el Perú de enviar su escuadra a las costas chilenas para esperar allí al *Huáscar* y la *Independencia* que venían de Europa, obligó a la *Amazonas* a salir a la mar. El buque hacía agua y sus máquinas no se hallaban en buen estado en cuanto al eje de hélice, lo que determinó que fuese a la vela hasta Chiloé. El 15 de enero de 1866 varó en la punta Quilqué, extremo S.O. de la isla Abtao, y se perdió no obstante los esfuerzos que para impedirlo hicieron los marinos peruanos y chilenos.

América (Vide Arica)

Barca a la que en 1857 apresó el *Tumbes*[115]. Fue decomisada por cargar guano clandestinamente y se incorporó a la escuadra con este nombre que después se le cambió a *Arica*.

Sus características eran, en pies y pulgadas de Burgos: eslora 114 pies, manga 32, puntal 16, toneladas 400, lastre 100.

Tenía aparejo de barca con velamen a media vida cuando se la decomisó, y jarcia completa; en cuanto a la firme, y la mayor y parte de la de labor, de media vida, y el resto nueva.

Armamento que se le puso: 2 carronadas de a 4, con 100 balas; 12 fusiles de chispa y 10 de fulminante; 1,000 tiros de fusil; 1 qq de pólvora de cañón; 10 libras de pólvora fina; 6 sables de abordaje.

Se le dotó de un capitán de fragata, un capitán de infantería, un guardia marina, un contador de 3a., un 2º piloto, 12 soldados de guarnición, 1 carpintero, 1 calafate, 1 cocinero, 5 artilleros de preferencia, 12 artilleros ordinarios, 10 marineros, 2 pajes y 1 despensero. Total 50.

Por lo menos hasta finalizar 1857 se la siguió llamando *América*, según documentos contemporáneos archivados en la Comandancia General de Marina y un legajo del propio buque. En la relación que presentaba Melo de los transportes que llevaron al Norte la expedición contra el Ecuador, ya se le llama *Arica*[116].

América (vide *Unión*)

De las dos corbetas mixtas construidas en Francia en 1863-1864, que fueron gemelas, la que iba a ser *América* en el Perú llevó los nombres de *California*, primero, y *Texas*, después; la *Unión* tuvo antes el de *Georgia*[117]. Su construcción y las circunstancias que rodearon su compra por nuestro gobierno se relacionan estrechamente con la guerra civil norteamericana de 1861-1865.

Los buques que nos interesan estaban destinados a aumentar las fuerzas de los sureños. En marzo de 1863, en vista de las dificultades que encontraba en Gran Bretaña, la Confederación consideró la posibilidad de construir sus buques en Francia[118]. El 6 de junio de 1863 la decisión se hizo definitiva, comunicándose a J. Voruz *ainé* y L. Arman que podía ponerse en ejecución un contrato para armar cuatro vapores. De los dos franceses, Arman era el más prestigioso. Se trataba de un profesional de gran reputación que había sido condecorado por sus éxitos como ingeniero naval, y que tenía su propia grada de construcción en Bordeaux. Fue Arman quien obtuvo permiso oficial del gobierno de Francia, el 6 de junio de 1863, para suministrar 12 a 14 cañones de 30 libras "a cuatro vapores... que se iban a construir en Nantes y Bordeaux"[119]. El destino de los buques no fue mencionado y su carácter se ocultó manteniendo cerradas las portas para los cañones[120]. De esos cuatro buques, los dos que más tarde pasarían a ser peruanos se construyeron en los astilleros de *Th. Dubigeon et Files*, y en los de Jollet Babier, situados en Nantes[121].

El norteño C.R.P. Rodgers (varias veces mencionado en este libro, debido, entre otras razones, al hecho de que fue testigo presencial del combate del 2 de mayo de 1866 en el Callao), quien cautelosamente logró verlos en la grada de construcción, informó como sigue al gobierno de la Unión, el 9 de setiembre de 1864: "Si Francia permite que estos buques salgan a cumplir su misión destructiva, nos hará más daño que si mandara un ejército a apoyar la rebelión, y sin ningún gasto para ella nos hará la guerra"[122]. También el mencionado comandante Rodgers expresó lo siguiente: "Nunca he visto buques de aspecto más fino...Su construcción y equipo son los de buques de guerra del diseño más moderno y mejor logrado"[123].

La actitud del gobierno de Francia respecto a la compra de las corbetas por parte de los sureños fue variando. Al principio hubo el acuerdo de construirlas y armarlas; después hizo la vista gorda. Pero las quejas del gobierno de la Unión lo obligaron a cambiar de conducta: prohibió la entrega a los confederados y ordenó a Arman que las vendiera[124].

Fue por entonces que nuestros representantes diplomáticos en Europa comenzaron las gestiones para comprar las dos corbetas de Nantes, en noviembre de 1864[125], las cuales llevaron a la adquisición de esos dos magníficos buques. Salcedo informó: "De las fragatas concluídas para los confederados y examinadas por mí en Bordeaux y Sn. Nazaire de que habla Ud., reconoció el Capitán García la "San Francis" i "Shangai", las que, sólo por su marcha, ... son las que en mi concepto convienen y en tal sentido di cuenta oficialmente a nuestro Ministro en Francia el 13 del mes pasado, estipulando si como base de la contrata que se celebrase, que ella será válida desde que los buques estén fuera de las aguas de Francia, por razones que para ello tengo y que he dado a S.E. el Presidente.— El Sr. Ministro Gálvez me aseguró que todo se arreglaría y que me avisaría, pero hasta hoy nada he sabido a pesar de haberle escrito sobre el particular el 24 del pasado"[126]. La compra se consumó, así como la salida de las dos corbetas,

como se expresa en otra parte de este libro. Por ahora nos limitaremos a dar a conocer los pormenores sobre las naves que se compraron. En lo que respecta a las características, las principales eran las que a continuación se indican, tales como figuraban en la contrata con las autoridades norteamericanas[127]. Su andar era de 14 nudos conseguidos merced a máquinas, construídas por Mazeline, en El Havre, que desarrollaban una potencia nominal de 400 caballos de fuerza[128]. No he encontrado su velocidad a vela, que debió ser elevada pues podía desplegar una gran superficie de velamen, en mástiles de hierro[129]. Según Salcedo llevaban combustible para trece días de navegación[130].

A pesar que los buques norteamericanos de la clase *Luisiana*, a la cual las corbetas pertenecían, estuvieron programados para llevar 12 piezas de artillería, las que fueron después nuestras *América* y *Unión* tuvieron 14 piezas. Lo relativo a sus características resulta de interesante consideración para apreciar las diferencias de medidas que había entre los países, así como los acomodos que era preciso realizar cuando se compraba en el extranjero.

El 29 de julio de 1863 J. Vorus *ainé* pidió al Ministro francés de Marina autorización para construir en su fábrica 48 cañones de a 32 libras (para los norteamericanos, a los cuales no se mencionaba)[131]. Pero en el acuerdo que Voruz firmó con el representante sureño de la Confederación (en Nantes, el 17 de setiembre de 1863) se especificó que los cañones debían ser 56 en número y "de 30 libras, con bandas de acero, y acanalados". Además, debía procederse "de acuerdo con los planos" y valorarlos en 5,000 francos cada uno[132]. En el oficio que el mencionado representante sureño envió al secretario de marina de la Confederación, explicó que sólo podía comprar en Francia cañones construidos por una empresa privada y que había escogido un fabricante acreditado ante la Marina de Guerra de Francia. Añadía que el contrato era por cañones muy similares a los *"Rayé de Trente"* (rayados de 30 pr.) de la Marina Imperial, hechos de hierro fundido, con bandas de acero, de calibre 6 3/8 pulgadas, de peso de 75 quintales (norteamericanos, de 100 libras, equivalentes a 45.36 kg.), rayados de manera similar a los franceses; y que se iban a utilizar los planos en uso, a los que sólo había introducido dos modificaciones: aumentar algo el peso de las piezas y redondearlas un poco en la culata[133].

Los documentos norteamericanos que tratan del contrato y construcción de estos buques los definen mediante un término francés *(corvettes)* o su traducción al inglés *(steam corvettes)* y expresan que pertenecen a los corsarios que daban caza a los cruceros y mercantes *(cruissers and commerce raiders)*, de la "Clase Luisiana" a la que pertenecieron la misma *Louisiana* que después fue la prusiana *Victoria*, la *Mississippi* o prusiana *Augusta*, la *Texas* y la *Georgia*. Las caracterizan como "verdaderas corbetas de guerra" y en algunos casos las denominan "clippers"[134]. En las menciones de escritores peruanos, los más las llaman "mixtas" dando a entender que usaban vapor y aparejo de fragatas. (En otra parte de este libro decimos algo sobre lo que tácticamente significaban las "corvettes" francesas)[135].

El casco de las corbetas era parcialmente de hierro. Tenían cabinas grandes y hermosas a popa y un gran castillo de proa, de unos 50 a 60 pies de largo, arreglado con mamparos y biombos para alojamiento de la tripulación, pues se había tenido cuidado en ofrecer comodidades a la dotación porque se tuvo en cuenta que, como corsarios que eran, los buques tendrían que permanecer largos períodos en la mar.

La compra de la *América* y *Unión* fue de grandes repercusiones nacionales debido a que su aspecto económico quedó envuelto en la enconada lucha política entre los negociantes del guano. Federico L. Barreda pagó el precio de estos buques utilizando una parte del empréstito que, como ministro en Londres y París, había contratado con Thomas Lachambre y Cía., consignatario del guano en Francia y sus colonias. Pero el 28 de noviembre de 1868, Guillermo Bogardus presentó una sensacional denuncia al Dictador, una de cuyas partes decía que se habían pagado 800,000 francos en exceso del precio en que el vendedor lo había ofrecido anteriormente al antecesor de Barreda. Los enemigos de éste y algunas otras personas de quienes hay que suponer procedían de buena fe, no sólo pusieron el grito en el cielo a causa de lo que se presentaba como una transacción económica dolosa, sino también dijeron que los buques eran de mala calidad. Todo esto ha ensombrecido en la historia peruana la compra de esos buques, de una manera que nos hace necesario aclarar ciertas circunstancias.

Barreda ha dado a conocer comunicaciones que el 10 y 17 de octubre de 1864 envió al comandante Salcedo sugiriendo que uno de los comisionados fiscales se ocupara de estipular el precio, con la ayuda de los oficiales de marina, o que fuese personalmente Salcedo el que hiciese la contrata. También informa que el 9 de noviembre envió a García y García, Pardo de Zela y Grau un cuestionario para que le hicieran llegar sus opiniones sobre varios puntos, en uno de los cuales preguntaba si el precio era exagerado; y que Grau contestó, el 10 de noviembre, que lo consideraba "un poco exagerado", pero que atendiendo a las dificultades de la situación internacional en que estábamos y el mal estado de nuestra escuadra, "[creía] que esto no debía ser un obstáculo para la adquisición de los buques". En cuanto concierne a Manuel Pardo, que por entonces estuvo en París y Londres, y a quien al parecer sus enemigos políticos quisieron más tarde complicar en la compra, no se nota que hubiera intervenido en la misma. En el legajo de la correspondencia que sostenía con su padre se encuentra, más bien, una carta del 30 de diciembre de 1864 en que refiere que Barreda ha pretendido apurarlo para que contratase el empréstito de consolidación a fin que hubiera fondos para comprar un buque blindado de Dinamarca, pero que le había contestado que "no soy de opinión de que se sacrifique a la compra de un buque blindado una operación de 50 millones de pesos, [a lo cual] él me argumenta que debe aprovecharse el momento favorable que ahora se presenta y ponerse a cubierto de una ruptura de hostilidades en el Perú, de una parte o de otra, que haga imposible más tarde la operación". A esto añade: "No deja de tener peso su argumentación, pero por mi parte yo prefiero que el Perú haga un empréstito de guerra en el caso de guerra, a que haga un empréstito de consolidación de la deuda bajo condiciones de guerra cuando quince o veinte días o un mes o dos más tarde puede hacerlo bajo condiciones más favorables", y explica: "Sólo precipitaría yo la operación en el caso de temer que el Mercado Monetario cambiase, o de que las condiciones que me ofreciesen distaran poco de las que yo creyere que pudieran obtenerse en el caso del restablecimiento de relaciones con España"[135A].

Estos buques llegaron al Callao el 4 de mayo de 1865 y cuando el Perú declaró la guerra a España pasaron a Chile formando el núcleo de la escuadra aliada con la cual tomaron parte en el combate de Abtao. La *América* la perdimos en agosto de 1868, en Arica, a causa del terremoto y maremoto del que se trata en este libro. (*Post data*. Cuando ya se halla impreso el capítulo de este volumen en que

se trata de ese maremoto, llega a nuestras manos, gracias a la amabilidad del capitán de corbeta Jorge Soldi, un interesantísimo artículo sobre el cataclismo de Arica, que recomendamos al lector que lea. Se trata de lo que refirió, como testigo presencial, el contralmirante (retirado) L.G. Billing (U.S.A) en el artículo "*Some personal experiences with earthquakes*" (publicado en el *National Geographic Magazine*, de Washington, D.C., Nº 1 de enero de 1915). (F.R.P.).

Apurímac (primero con este nombre) (*vide Quickstep*)

El primer buque de guerra que llevó el nombre *Apurímac* sólo existió con él durante el lapso comprendido entre los últimos días de diciembre de 1852 a los primeros de mayo de 1853, en que se le cambió el nombre a *Noel (Vide).*

Apurímac (segundo de este nombre) (*Vide Callao*, fragata)

Mediante resolución suprema del 4 de agosto de 1852 el gobierno de Echenique decidió, en su plan de fortalecimiento de las fuerzas navales, mandar construir tres buques a Gran Bretaña, objetivo para el cual en setiembre de 1852 salió en comisión el capitán de navío J.M. Salcedo, quien asesoró a la Legación en estipular la construcción, entre otras unidades, de una fragata mixta ligeramente más grande que la *Amazonas*, tomando también como modelo la fragata de S.M.B. *Tribune*, de 1,570 toneladas, 300 caballos y 31 cañones de 32 pr. de primera clase. El precio acordado con el astillero de Richard y Harvey Green, de Blackwall, Londres, fue de 41,075 libras esterlinas, y el lapso de construcción duró hasta setiembre de 1855. Los detalles de esa comisión permiten seguirla con ventaja para conocer asuntos de interés. Resulta extraño que los informes técnicos del comandante Salcedo se publicaran por entonces en *El Comercio*, especialmente si se tiene en cuenta que contenían apreciaciones comparativas con la construcción de la *Amazonas*, en las cuales el enjuiciamiento siempre favorecía al comandante Salcedo.

En cuanto a dimensiones, sólo se encuentra en la correspondencia que la *Apurímac* iba a tener 1,666 toneladas y 204 pies, "esto es, 12 pies más de largo y 96 toneladas más que la Amazonas".

La máquina "de la más moderna invención", construída y armada por James Watt & Co., "inventor del vapor y que lleva hechas 22 máquinas de rueda y tornillo para la armada británica", movía una hélice rebatible. Este sistema propulsivo comenzó a mostrar defectos a poco que el buque saliera de Londres hacia el Perú. En el golfo de Viscaya se puso en acción la máquina durante 18 horas y al levantar "el tornillo" (es decir, la hélice) se notó cierta dificultad, lo que ya se había advertido en Plymouth. En Tenerife el Comandante mandó a un ingeniero que, con escafandra de buzo, examinara el eje y hélice, quien no encontró nada anormal. Pero la dificultad otra vez se presentó al salir de Tenerife, por lo cual Salcedo no volvió a utilizar la máquina. En Río de Janeiro, como el *Tumbes* llegara con avería producida, también, en el eje de la hélice, el Comandante ordenó una seria inspección a la fragata y se encontró roto el manguito de embrague. Hubo que hacer fundir las piezas en el arsenal del Imperio, con medidas y material más apropiados que los utilizados por el constructor de la máquina[136]. El precio contratado había sido £ 50.6s. 9 1/2 p. por caballo de vapor[137]. En cuanto a la velocidad, según Salcedo, en su viaje al Callao "apenas pasó... de 7 millas a toda fuerza, y a la vela se la vio correr cerca de 14 millas con los juanetes, entre el Cabo de Hornos y Chiloé"[138].

Con referencia al armamento, desde Londres, entre setiembre de 1853 y abril de 1854, Salcedo envió detallados informes (que en parte se publicaron en *El Comercio*, colección en la que deben verse los números del 22 y 26 de mayo de 1854) que permiten obtener los siguientes datos y reflexiones sobre la artillería, programada, así como ilustrativas comparaciones con la artillería de la *Amazonas*, todo lo cual sirve para apreciar el estado de fluidez e incertidumbre que a mediados del siglo XIX existía sobre el armamento. Expresa Salcedo que la fragata llevaría 20 cañones de a 32 pr. de 8 1/2 pies de largo [de segunda clase] y 45 qq de peso, en la batería; y en el centro 8 de 8 pulgadas de diámetro "llamados de a 68 porque sirven para granadas y balas huecas de a 56 lbs. de peso, cada cañón con un peso de 65 qq y 9 pies de largo"; sobre cubierta, 10 cañones de a 32 pr., de 6 1/2 pies y 32 qq [de tercera clase], con tornillos de elevación y depresión; sobre el alcázar, 2 "culebrinas" de a 32 pr., de 12 pies de largo y 80 qq de peso, "a proa, sobre correderas, y que puedan usarse allí, a popa y en las aletas (dichas piezas serán más manejables y livianas que las de 10 pulgadas de diámetro destinadas para granadas y balas huecas de 84 lbs. de peso, cuyo uso desguarnece y maltrata al buque más fuerte, y cuyo alcance no iguala al de las piezas de 12 pies y de bala sólida de a 32 que he mencionado)"... "Además, en los pasamanos se le podrán colocar, cuando convenga, 10 cañones iguales a los del alcázar, cuyas portas irán marcadas [en los costados] para que se puedan abrir cuando se quiera"; 2 carronadas de a 12, de 3 pies 10 pulgadas y 10 qq de peso, en la lancha y primera falúa; y 2 cañones de bronce de a 6 pr. y de 6 qq de peso, en los salvavidas, uno en cada uno. En resumen, según el informe de Salcedo (publicado en *El Comercio*, Nº 4441, del 22 de mayo de 1854), "44 cañones montados de los mismos calibres [que los de la *Amazonas*], pudiendo montarse 8 más si se quisiera". Añade a esos datos uno que resulta interesante: "La *Apurímac* tendrá de chaza 9 pies 4 pulgadas para los cañones de 32 y 9 pies 8 pulgadas para los de 68. Los navíos de línea sólo tienen 8 pies 6 pulgadas, y el que más, como el *Wellington*, 8 pies 9 pulgadas".

Con referencia al casco, en el mismo informe que se acaba de mencionar Salcedo expresa: "en la *Apurímac* hice algunas alteraciones que han merecido la aprobación de todas las personas inteligentes en la materia ... Estas son: menos redondez o curvatura en los costados, y más abertura de boca a proa, más delgada o afilada ésta bajo de la línea de agua, más fina y liviana la popa, debajo de las aletas, y 12 pies más de largo en el centro. Varios constructores han aprobado las innovaciones que yo hice de acuerdo con los señores Green, constructores del *Apurímac* y *Tumbes*... Aún se tienen que hacer muchas mejoras... tales son, el aumento de muchos pies en el largo de 60 platinas, cada una de las cuales tiene 42 pies de largo y abraza 22 cuadernas. En las diagonales de madera sólo había dos pies en vez del que tienen las de hierro; serán aumentadas además las dimensiones de las principales piezas, tales como barengas, baos, durmientes, etc.; entre las dos baterías son de cuatro pulgadas en vez de tres las tablas, para evitar las feas proyecciones que resultan de las diferencias de sus espesores"[139].

Añade que "el fondo de la Apurímac será de 5 pulgadas, ventaja que no sólo tiende a la mayor hermosura, sino que también en las cubiertas angostas las costuras están menos expuestas a abrirse y a rasgarse las tablas con el sol..., prescindiendo de que además son más fuertes... De quilla a borda irá empernada con cobre, y así mismo sus cubiertas, con excepción de los entrepuentes que irán clavados con (clavos del hierro galvanizado) y sujetas con metal amarillo; y toda la pernería y clavazón de interior, forro, etc. será de fierro galvanizado. Las

cabezas de los cabrestantes, bitas, cabillas de popa y proa y números de los cañones, serán de metal amarillo... En la proa llevará un Neptuno y en la popa dos soles y las armas nacionales en el centro"[140].

Según contrato la *Apurímac* debió traer las siguientes embarcaciones: "una lancha y una falúa de 16 remos, cada una con su respectiva carronada de a 12 pr. y las dos forradas en cobre y de 40 pies de largo. Una segunda falúa de 35 pies y de 14 remos; dos salvavidas de doce remos, con cañones de bronce de a 6 pr.; dos botes de 10 remos, un jig o serení de 30 pulgadas de largo y un chinchorro de 16. En todo nueve embarcaciones, todas de roble y álamo, clavadas en cobre, con velas, remos, etc.; y cuatro de ellas con fogones para cocinar en caso de comisiones. Además, la lancha y falúa primera tienen molinetes para levar anclas"[141].

Añade Salcedo que M. Wagran, constructor de la *Amazonas*, "se había comprometido a construir una fragata idéntica a la anterior en el mismo precio, con 6 meses de repuestos en los cargos de contramaestre, etc.; ...mas se entiende empernando con ... metal y no con cobre, y usando para la clavazón de forros de fierro común y no galvanizado, como se hizo con la *Amazonas*. Mas si se quisiese cobre y fierro galvanizado habría que abonársele además £ 1,000..."[142].

La *Apurímac* llegó al Callao para incorporarse en las fuerzas navales, el 12 de noviembre de 1855[143]. Tuvo una existencia azarosa. Fue sublevada contra Castilla y se hundió con el dique de Terry, como se refiere en el artículo de la *Callao*, después de haber participado en la expedición al Ecuador. Reflotada y rápidamente reparada, en vista de la difícil situación internacional, aún sin que se le hubiera arbolado, zarpó a Chile y estuvo en el combate de Abtao. Cuando volvió al Perú se le colocaron sus mástiles y se le hicieron recorridos generales. Pero sus máquinas y calderas sólo resistieron cinco años más. Aún desarmada continuó prestando servicios[144].

Arauco (Vide Sachaca)

Vapor mandado construir en 1835 por el gobierno inglés en sus astilleros de Greenwich, sirvió en la Marina Real, con el nombre de *Vulcan*, hasta 1848. Vendido a particulares que lo dedicaron al comercio, en 1849 llegó a Chile donde lo adquirieron ciudadanos de este país quienes lo dedicaron al cabotaje, dándole el nombre de *Arauco*. Durante los disturbios políticos que allá hubo en 1850 lo tomaron los revolucionarios y el Gobierno lo declaró pirata, lo cual dio lugar a que lo capturara el *Gorgon* tres meses después que comenzara sus actividades revolucionarias. En 1851 volvió a hacer el cabotaje entre Talcahuano y Valparaíso, puerto en que se fue a pique. Después de haber permanecido sumergido durante siete meses se le reflotó y volvió al cabotaje. En 1856 nuestro general Vivanco lo compró, mediante promesa de jugosa entrega de guano[145], utilizándolo en su fracasada revolución contra Castilla al terminar la cual, ya en poder del Gobierno, permaneció fondeado en el Callao hasta setiembre de 1858 en que desempeñó una comisión a Chala, partiendo poco después al Norte con personal del ejército, a órdenes del teniente primero Abel Raygada, donde se unió a las fuerzas navales de Mariátegui, utilizando ya plenamente el nuevo nombre que se había dado al buque: *Sachaca*[146].

Las características del *Arauco* eran: eslora 144 pies, manga 22 1/2, puntal 11 1/2, calado de popa 9, calado de proa 8, tonelaje 319[147].

Su sistema de propulsión era de una máquina de 200 caballos, pero disponía también de un velacho, un trinquete de cuchilla, una mayor de cuchilla y una trinquetilla, todo viejo y en mal estado[148].

Tenía, según el "Estado General" mencionado, "84 toneladas de carbón, para 10 1/2 días".

El casco hacía 8 pulgadas de agua cada 24 horas, en reposo, y 16 en movimiento[149]. Necesitaba calafatear costados y cubierta.

Comandado por el teniente segundo graduado José Rodríguez, contaba con un alférez de fragata, 2 maquinistas (anglosajones), 1 guardián, 1 carpintero, 1 calafate, 1 cocinero, 4 fogoneros, 2 carboneros, 2 artilleros ordinarios, 4 marineros, 4 grumetes, 1 paje. Total 21.

En los finales de 1858 se quiso rematarlo en pública subasta. No se presentaron postores que ofreciesen dos terceras partes del valor de la tasación[150].

Arica (vide América)

Actuó como transporte de tropas en la expedición al Ecuador, armada con 2 cañones, bajo el mando del capitán de corbeta F. Escurra[151], y en 1859 aparece en la *Guía...*, como unidad de la Escuadra, así como en 1860 se le menciona, en la misma calidad, en documentos oficiales[152].

En la relación de buques de la Marina de Guerra, en 1862 figura como "fragata transporte" de 583 toneladas que está armada con un cañón[153].

En 1862 se daban las siguientes dimensiones y calados (con cifras que difieren en informes de 1859 y 1860): eslora 114 pies, manga 32 pies 2 pulgadas, puntal 16 pies 4 pulgadas, quilla limpia 96 pies, planes 16 pies 1 pulgada, calado a popa 13 pies, íd. a proa 12 pies 6 pulgadas, diferencia 6.— Toneladas de registro 583 y toneladas de lastre 380[154].

El 28 de mayo de 1862 zarpó del Callao a Londres llevando personal para las dotaciones de los buques que allí se construían para el Nor—Oriente[155]. El 29 de agosto se le halla en Gibraltar, a cargo del comandante Escurra[156]. Una carta del 29 de mayo de 1862 especificaba: "Lleva la *Arica* oficiales, guardias marinas y 70 hombres para guarnición de los buques y al Dr. Tito Melgar como médico... Entre las instrucciones dadas al comandante lleva la de partir para el Brasil sin más demora que el tiempo muy necesario para reparar averías, en caso de no encontrarse ya en Londres los buques"[157].

Después del viaje a Iquitos la *Arica* permaneció en este puerto fluvial y prestó servicios como pontón[158].

Atahualpa (vide Manco Cápac)

Según se ha dicho en un capítulo anterior, las torres giratorias armadas con cañones de grueso calibre eran relativamente antiguas, pero se debió al talento mecánico de Ericsson utilizarlas en forma práctica en los Estados Unidos para obtener el primer acorazado que llevaba torres, al que se puso la quilla en octubre de 1861 y se le nombró *Monitor*. De allí derivó la designación de un nuevo tipo de buques a la que se añadió un adjetivo indicador de que no estaba destinado a acciones de guerra en alta mar: "*coastal* monitors" (monitores de costa). Representaba una quiebra completa respecto al tradicional diseño de buques de

guerra. Era una plataforma acorazada que se montaba sobre un casco de hierro semejante a un cajón, con el doble objeto de ofrecer una plataforma estable que permitiera el fuego preciso de cañón, y de proteger el casco de los efectos de un espolonazo. Los espacios habitables contaban con ventilación forzada, el puente de comando era acorazado, y se podía levar el ancla sin exponer a ningún miembro de la dotación a recibir el fuego del enemigo. Hasta los finales de 1862 la guerra civil había obligado al gobierno norteamericano a construir 17 monitores de ese tipo, divididos en 7 "clases" que progresivamente aportaban mejoras. Entre agosto de 1863 y mayo de 1864 se lanzaron 9 monitores de la Clase Canonicus, en los cuales se introdujeron por primera vez las variaciones derivadas de las experiencias que se ganaron en el combate entre el *Virginia* y el *Monitor* y en los combates en Charleston, lo cual se tradujo en un gran perfeccionamiento de estos buques. El *Catawba*, lanzado al agua el 14 de abril de 1864, y el *Oneota*, lanzado el 21 de mayo de 1864, cada uno de los cuales había sido contratado en US $ 460,000, por el gobierno norteamericano, estaban llamados a venir más tarde a nuestro país. Completados que fueron ambos el 10 de junio de 1865, como la guerra civil había terminado, el Gobierno los vendió al Contratista, a quien se los compró el Perú. En lo que sigue nos concretamos al primero de los buques nombrados, y en otro artículo nos ocuparemos del *Oneota*, que fue nuestro *Manco Cápac*[159].

El casco del *Catawba* fue construido por Alex Swift y Cía. y *Niles Works*, de Cincinnati, Ohio, y la maquinaria también provista por estos contratistas. Sus características eran, en pies ingleses, las siguientes: eslora 225, manga 43.3 pulgadas, puntal 13.3 pulgadas, calado 11.6 pulgadas, desplazamiento 2,100 toneladas ("1,034 toneladas antiguas").

Llegó este buque, como su gemelo, con aparejo de goleta, pero este había sido añadido en Nueva Orleans, para su viaje al Perú. Originalmente su propulsión era solamente mediante dos máquinas Ericsson de palanca vibratoria, de 320 caballos indicados, que recibían vapor de dos calderas Stimers. Llevaba una hélice de 13 pies de diámetro y estaba diseñado para desarrollar 13 nudos. La capacidad de carboneras era de 150 toneladas "aproximadamente"[160]. A tales características originales hay que añadirles ciertos datos contenidos en el informe del comandante Miguel Grau, de 2 de enero de 1878: sólo desarrollaba un andar de 4 a 5 millas por hora, y tenía máquinas auxiliares para mover la torre, virar el cabrestante, para las bombas de aire y "las centrífugas"[161].

En cuanto al armamento, los buques de la Clase Canonicus lo habían reforzado mucho. El *Atahualpa* montó originalmente dos Dahlgren de 15 pulgadas, de ánima lisa. Su torre giratoria medía 21 pies de diámetro interior, y para evitar que pudiera saltar a consecuencia de un impacto que cayera en su base, se le había puesto un glacis protector de 5 pulgadas de ancho y 15 de alto. La coraza era de 10 pulgadas en la torre y de 5 en los costados, estos últimos con refuerzos de dos planchas de 4 pulgadas. La cubierta llevaba planchas de 1 pulgada en su parte superior[162].

En su casco de fierro la popa había sido aligerada para hacer que el trabajo de la hélice resultara más eficaz.

Su dotación era de aproximadamente 100 hombres.

El viaje de este monitor y su gemelo, de Nueva Orleans al Callao, más que una proeza resultó una locura, pues se realizó a pesar de que no hubo quien dejara de decir que era imposible. Basadre da a saber que un alto funcionario de la Secre-

taría de Marina norteamericana expresó que a ningún oficial se le debía mandar en esa travesía[163]. Llegó el 11 de mayo de 1870 habiendo salido de ese puerto el 12 de enero de 1869.

La venta de los monitores, que se concertó en Lima entre Alex Swift y el ministro Pío Cornejo, el 4 de octubre de 1867, encontró en los Estados Unidos cierta resistencia en el Legislativo, no obstante la cual el Ejecutivo la verificó[164].

Bernardino

Sobre este buque, el que se menciona a veces, sólo hemos encontrado el documento que sigue: MNP.— Vapor USA *Bernardino.*—Nombre anterior *Go a Head.*— Comandancia General de Marina.— 1864.— *Documento 1. foja 1.*— Al ministro del Ramo, Paita, marzo 31 de 1864.— "El dueño del vapor, Francisco Guiding, lo ha vendido al Sr. Napoleón Espinoza, peruano, comerciante de Paita, quien le ha puesto bandera nacional (antes tenía la norteamericana) provisionalmente para llevar un cargamento de leña de la Caleta de Máncora al Callao, lugar donde tomará su patente nacional.— (fdo.) Manuel Palacio".

Bolívar

Vapor tomado en alquiler, en noviembre de 1859, para la campaña de Guayaquil, en 1859-1860, y devuelto a su propietario el 8 de febrero de 1860[165].

Callao (vide el *Apurímac* que fue el segundo de este nombre y también *vide Chalaco)*

La fragata mixta *Apurímac* que el 12 de noviembre de 1855, con el *Loa* y el *Tumbes*, se incorporó en las fuerzas navales, por haber hecho cabeza de la escuadrilla que en 1857 siguió a Vivanco en su revolución contra el gobierno constitucional, fue castigada por el presidente Castilla haciendo desaparecer su nombre como si fuera indigno de que lo llevara un buque de guerra nacional. En sustitución recibió el de "Callao", en homenaje a la lucha de los chalacos contra los vivanquistas, el 22 de abril de 1857[166], que utilizó desde el 22 de abril de 1858[167] y con el cual se fue a pique en la isla de San Lorenzo al hundirse, el 17 de diciembre de 1860, el dique flotante que Crosby había armado en ese puerto. Cuando dicho buque fue reflotado se le restituyó su nombre primitivo de *Apurímac* [168], con fecha 16 de abril de 1863. Resultó así que el nombre "Callao" sólo tuvo por entonces vida real y oficial durante dos años cinco meses. Sin embargo, con fines de investigación histórica es menester que se le incorpore aquí en la relación que consignamos, ya que existen documentos importantes de ese período que mencionan la *Callao*. Además, como en la presentación de la *Apurímac* que hemos hecho en páginas anteriores hemos dado preferencia a datos extraídos de los documentos que se refieren a su construcción, es apropiado consignar aquí informaciones de la situación del buque tres años después de su llegada y cuando ya se halla en pleno servicio. Para ello utilizamos un "estado general" del 20 de julio de 1858.

Las dimensiones de la *Callao*, en pies, se consideraban como sigue: eslora 213, eslora entre perpendiculares 204, manga 43, quilla limpia 173, puntal 27, calado a proa 18, calado a popa 20. Desplazamiento de 1,666 toneladas.

No aparecía información sobre la maquinaria salvo que no estaba en buen estado de servicio pero, en cambio se señalaba como velamen de cruz 1 mayor, 1 gavia, 1 trinquete, 1 velacho, 3 juanetes, 1 sobremesana y 1 perico, y como de cuchilla 1 mesana, 1 petifoque, 1 foque y 1 trinquetilla. La arboladura estaba completa.

Tenía los siguientes armamentos, munición y armas menores: cañones en batería 20 de 32 pr. y 8 de 68 pr., en cubierta 14 de 32 pr., para las lanchas 2 de 12 pr. y para los botes 2 de 6 pr. Llevaba 500 balas de 32 lb., 200 de 68 lb., 70 de 12 pr., 750 bombas de 68 lb., 50 bombas de 32 lb., 40 tarros de metralla de 68 lb., 80 tarros de metralla de 32 lb., 25 qq de pólvora de cañón, 1,500 fulminantes de cañón, 2,000 fulminantes de fusil, 48 cacerinas, 62 cananas, 25 baldes de incendio, 30 farolas de combate, 64 carabinas fulminantes, 64 pistolas fulminantes, 96 sables, 44 hachuelas y 150 chuzos.

El buque hacía 10 pulgadas de agua por día, y disponía de 9 embarcaciones en buen estado.

La comandaba un capitán de navío (por entonces José Elcorrobarrutia) y había 4 tenientes primeros, 2 tenientes segundos, 4 alfereces de fragata, 5 guardias marinas, 1 contador (oficial 1º), 1 segundo cirujano, 1 segundo piloto, 1 capellán, 4 maquinistas, 9 contramaestres y guardianes, 3 condestables, 5 carpinteros y calafates, 3 sangradores y herreros, 1 cocinero, 15 fogoneros, 6 carboneros, 1 dependiente de provisión, 24 artilleros, 82 infantes, 16 músicos, 116 artilleros de preferencia, 44 artilleros ordinarios, 73 marineros, 76 grumetes, 9 pajes. Total 507. En esa ocasión el buque entraba al Callao, procedente de Islay, conduciendo al Presidente Provisorio de la República y personas de su comitiva y una compañía del batallón Puno, además de tres oficiales de marina como pasajeros[169].

Como se detalla en este libro, desde los primeros meses de 1861 se hicieron esfuerzos por reflotar la hundida *Callao*[170]. Se contrató para ello a Manuel Bilbao, mas hubo que cancelar el acuerdo por incumplimiento del contratista[171]. Al finalizar dicho año se concertó otro contrato, en Nueva York, con Addison Crosby, según el cual el pago por el salvataje sería de 100,000 pesos. Un documento menciona "la fuga" de Crosby en noviembre de 1865[172]. La *Memoria...* de 1864, por su parte, da a saber que la *Callao*, reflotada ya, ha sido llevada al puerto[173].

Callao (segundo (¿?) con este nombre)

Bergantín de 156 toneladas que tomó parte en la expedición al Ecuador y quedó en el servicio de la Marina de Guerra[174].

Carlota

Transporte que se utilizó en la expedición al Ecuador[175], para lo cual se le instaló una pesebrera. Partió al Norte "con los buques que llevaban al Presidente y a la tropa"[176].

Carolina

Transporte a vela que tomó parte en la expedición al Ecuador. Según Melo, fue alquilado[177], por lo cual debió ser el bergantín peruano de ese nombre, de 89

toneladas y con un tercio de vida, que pertenecía y era capitaneado por Juan B. Univazo, quien hacía tráfico extranjero y de cabotaje[178].

Caupolicán

Pequeño vapor adquirido por el gobierno de Echenique cuando ya se habían producido la sublevación de Elías en Ica y la proclamación de Castilla en Arequipa, y respecto al cual hubo indecisión sobre si se le utilizaría como transporte o se le armaba en guerra[179], habiéndose preparado dos cuadros de dotación, para uno u otro caso[180], seleccionándose el 26 de abril el correspondiente a un transporte.

El 11 de abril de 1855, después de haberle hecho un recorrido general, su situación era la que se muestra en el "Estado general..." de ingreso al Callao que a continuación se trascribe[181].

Desplazamiento y dimensiones en pies: quilla limpia 138, eslora 153, manga 23, puntal 15, calado de proa 9, calado de popa 10, diferencia 1, toneladas lastre de fierro 10, toneladas 408.

Máquina de 80 caballos de fuerza.

Armamento: 1 cañón giratorio de a 12, 2 cañones de a 6, 38 balas de a 12, 26 balas de a 9, 22 tarros de metralla de diversos calibres y 20 saquitos de metralla. Armas menores, proyectiles y artificios: 12 carabinas fulminantes, 12 fusiles, 12 pistolas, 12 chuzos, 12 hachuelas de abordaje, 11 sables, 12 vainas de abordaje, 12 cananas, 200 lb. de pólvora de cañón, 200 paquetes de cartuchos de fusil o bala, 2,200 fulminantes de carabinas, 25 libras de pólvora, 200 estopines, 20 lanzafuego, 2 guardacartuchos.

Casco. Forrado en cobre. "Hace 6 meses que se le aumentó dos hiladas de cobre y se recorrieron los cocederos, habiéndose notado que en reposo hace 16 pulgadas de agua en 24 horas. Su estado de la primera cubierta a la segunda se halla realzado de un modo débil, y sus maderos en algunas partes están sumagados pero de ésta a la lumbre del agua y a sus fondos se halla fuertemente amarrado y en buen estado. Se ignora su historia".

"Jarcia. La pendiente está completa y de ella las mayores de media vida y las de gavia en estado de exclusión. La de babor, incompleta, en estado de exclusión. Repuesto de jarcia no tiene; sólo existen 13 piezas de lona y un surtidor de incompleta motonería".

Dotación: Oficiales de guerra: alférez de fragata Manuel Ugarte, guardias marinas Neracio Zegarra y Nemesio Bonhomme. Oficiales mayores: contador oficial 3º Juan Márquez, 2º piloto particular Benigno Lasurtegui, 3er piloto particular Luis Basaldua. Maquinistas: 1er maquinista John Warren, 2º maquinista Isaac Storm, 3er maquinista John Menos.

A mediados de 1858, estando este buque en Islay, su estado es malo y no existen en el área facilidades para darle a la quilla. Se opina por colocarle un timón de planchas que permita que se le remolque al Callao[182]. Así se hizo, pues tomó parte en la expedición al Ecuador comandado por el capitán de corbeta Federico Castilla, quien era hijo del mariscal Castilla, como antes hemos dicho.

Colón

Comprado en San Francisco[183] por intermedio del general Herrán, dentro de circunstancias que se encuentran explicadas en un legajo de 7 pp. que existe en

el Archivo Histórico de la Armada. Comienza con una comunicación del 5 de diciembre de 1864 en la que B.A. Herrán[184] describe, en Lima, al ministro de Guerra y Marina cómo se le comisionó para esa compra y cómo cumplió la comisión que había mencionado un representante, en la Cámara de Diputados, en términos que Herrán resentía. Refiere que en San Francisco recorrió fundiciones y gradas de construcción y terminó concertando la compra del *Colón*, que estaba casi terminado, a "don Nicolás Larco, hombre de notorio crédito" en ese puerto. Da a saber que el vendedor era "un entusiasta por la causa del Perú" y por eso no obtuvo ninguna utilidad en esa venta. También dice que encontró muy buena disposición entre los norteamericanos inclusive las autoridades. Estas imformaciones hacen suponer que posteriormente los agentes españoles maniobraron hábilmente para crear las dificultades que se presentaron[185].

Sus características eran: Propulsión: vapor. Armamento: Dos cañones lisos de 12. Tripulación: 13 oficiales en el combate del 2 de mayo de 1866.

Resultó muy difícil retirar de los EE.UU. este buque, a causa de la Orden Ejecutiva del 21 de noviembre de 1862, que prohibía en ese país la exportación de materiales de guerra. Los cambios de notas tomaron del 23 de agosto de 1864 al 23 de marzo de 1865, en que el Departamento de Estado avisó a nuestros diplomáticos que se había dado permiso de salida al buque[186]. Vencidas las dificultades que puso el gobierno norteamericano, fue traído por el capitán de corbeta Ruperto Alzamora quien había partido del Callao hacia San Francisco en diciembre de 1865. El 23 de noviembre de 1865 se nombró comandante del buque al capitán de corbeta Toribio Raygada, y segundo comandante al teniente primero Carlos Ferreyros[187] y en febrero de 1866 se destinaron al buque a los alfereces Gustavo Donayre y Francisco Balta, y a los guardias marinas Manuel Balderrama y Luis Casañas, así como al contador Manuel Tapia. Ese mismo mes se le proveyó de munición de combate y sus accesorios[188].

Tomó parte en el combate del 2 de mayo de 1866, en el Callao.

Chalaco

Fue construido en Glasgow (Gran Bretaña), por Randolph Herder y Cía., en 1863.

Sin que la Comandancia General de Marina tuviera conocimiento de los términos en que la adquisición se hacía (circunstancia que Domingo Valle Riestra puso en relieve mediante una comunicación al ministro de Guerra y Marina)[189] se le compró a la P.S.N.C. el 13 de abril de 1863 en vista de la difícil situación con España y, según Mariátegui, recibió el nombre *Callao*[190]. Sin embargo, parece ser que por fuerza de la costumbre se le siguió llamando *Chalaco*, y así figura en la "Revista de inspección", el 5 de setiembre de 1864[191], y es mencionado por Melo, quien sirvió en este buque durante el conflicto con España.

Sus dimensiones en pies españoles eran: eslora 296 1/2, manga 34 1/2, puntal 21 1/2, calado a popa 12, calado a proa 12, desplazamiento 999 toneladas[192].

La máquina era de ruedas, de 400 HP, con "gran poder" y de "marcha sobresaliente". Sin embargo, Arosemena da como potencia 300 caballos nominales[193].

El armamento consistía de: 2 carronadas de 32 pr. y 2 cañones rayados de 12 pr. Llevaba balas de 32 lb. y 12 lb. y, además, bombas para ambos tipos, y tarros de metralla de 32. Las armas menores eran mosquetones Minié y chuzos. Usaba "estopines de percusión" y "estopines de fricción" y tenía que utilizar cebas[194].

El casco era de fierro.

La dotación se componía de 102 personas, comprendidos cuatro maquinistas de apellidos anglo-sajones[195]. En una comunicación de ese mismo año se decía que la máquina de este buque "es de una construcción especial y su manejo requiere las funciones de tres individuos directores de fuegos"[196].

En mayo de 1864 su dotación era: capitán de corbeta Raymundo Cárcamo, teniente segundo F. Valle Riestra, alfereces de fragata Enrique Taboada, Nicolás Ciurliza, Rómulo Tizón, Narciso García y García y teniente de infantería Manuel de León.— Un contador oficial 3º del cuerpo político, un cirujano de 2a. clase, 4 guardias marinas, un primer maquinista, un segundo maquinista, un tercer maquinista, un cuarto maquinista.— Tropa de infantería 22, 2 contramaestres y guardianes, 2 carpinteros y calafates, un condestable, un armero y cocinero de equipaje, un maestre y despensero, 6 artilleros de preferencia, 8 artilleros ordinarios, 21 marineros, 19 grumetes, 2 pajes, 3 directores de fuegos, 8 fogoneros, 6 carboneros. Total 102[197].

General Gamarra

Ex-*Jiovanna*, (¿Giovanna?) bergantín austriaco construido en 1843 para ser armado en guerra. El 6 de febrero de 1847 el gobierno peruano concertó con José Canevaro una concesión de exportar guano cuando concluyera el contrato que por entonces regía, y en reciprocidad Canevaro pagó 36,000 pesos por el buque que entregó al Perú, al parecer comprándoselo al capitañ Parodi, de la marina mercante[198].

Sus dimensiones y desplazamiento eran: eslora 102 pies, manga 32, puntal 18, quilla limpia 96, toneladas 415[199] y en 1850 su casco se hallaba bien "a pesar de sus siete años".

Sobre su armamento inicial hay dos versiones diferentes. Según Basadre tuvo 16 cañones de 18 pr.[200]; pero en la *Guía...* de 1847 figura con catorce carronadas de 36 pr. y dos cañones largos de 12[201]. Los datos correspondientes a 1850 son: 16 cañones de a 18, 2 ídem de a 3, 189 balas de a 18, 103 palanquetas de a 12, 100 tarros de metralla de íd., 28 cuchillos de abordaje, dos cajas de útiles de los cañones de a 3.— 60 fusiles de chispa, 28 íd. de fulminantes, 60 pistolas pares, 60 chuzos, 13 qq de pólvora de cañón, 60 íd. fina, 7,080 tiros fusil, 1,000 íd. íd. fulminantes, 51 granadas de mano, 500 estopines, 100 lanzafuegos, 50 piedras de chispa[202].

Su dotación, en 1850, se componía del teniente segundo Antonio de la Haza, íd. íd. José María Manrique, íd. graduado J.M. Palacios, alférez de fragata Federico Alzamora, íd. graduado Francisco de Fontan, capitán de ingeniería graduado Manuel Carvajal, un guardia marina, un contador oficial 2º, un segundo cirujano, un agregado al pilotaje; 27 soldados de guarnición, un brigadier de artillería, 3 contadores y guardianes, un carpintero, un calafate, un cocinero de equipaje, 4 artilleros de preferencia, 8 íd. ordinarios, 21 marineros, 19 grumetes, dos dependientes de provisiones. Total 92[203].

Tomó parte en importantes comisiones, como en la vigilancia del guano, en la ocupación de Cobija (año 1847) y en una misión en defensa de los peruanos de California.

Después que se le evaluó en 12,292 pesos[204] se le sacó a remate en 1855[205].

General Plaza

Esta fragata fue construída en Boston, en 1851. Con pabellón norteamericano y llevando el nombre *Lizzie Thompson*, en 1858 la capturó el *Tumbes* en la pun-

ta de Lobos, por hallarse cargando guano de acuerdo con los revolucionarios que en aquella época encabezó Vivanco. Desde entonces quedó incorporada a nuestras fuerzas navales, a pesar de las protestas y reclamaciones norteamericanas.

Sus características en pies ingleses eran: eslora 186, quilla limpia 163, manga 31, puntal 36, calado a proa 16, calado a popa 15, desplazamiento 1,113 toneladas[206].

Tenía tres palos reales, bauprés y tres vergas mayores[207].

En 1858 fue arreglada y armada como transporte de guerra y en esta calidad desempeñó muchas importantes comisiones, hasta en el bloqueo de Guayaquil.

En julio de 1859, cuando realizaba un viaje a Cobija, rindió los masteleros y movió su curvería por efecto de un mal tiempo. Pudo ser reparada[208].

Los forros interiores se encontraban en malas condiciones en algunas partes. En febrero de 1863 se calafatearon sus costados y se pusieron dos hiladas de bronce.

En 1864 sus fondos, cuadernas, baos y cubierta se encontraban en buen estado, sin que el buque hiciera agua. Sin embargo, la curvería estaba mal asegurada y era de mala madera, hallándose algunas curvas inutilizadas.

En 1864 tenía 4 cañones de 32 pr., según el "Informe de inspección" citado, y el Gobierno decía al Congreso que "sus fondos, cuadernas, baos y cubiertas se hallan en buen estado [y] puede transportar 230 caballos en sus pesebreras, recién construidas. Hoy, acoderado en el Callao, contribuirá a la defensa con la artillería que se le ha montado..."[209].

En el segundo semestre de 1865 se puso en venta, ante la inminencia del ataque español[210].

Su dotación se componía del teniente segundo Juan Ortiz y el teniente de infantería Manuel Salazar, tres guardias marinas, 1 contador oficial 3º, 3 contramaestres y guardián, 2 carpinteros y calafate, 1 dependiente de provisión, 12 artilleros de preferencia, 9 ídem ordinarios, 13 marineros, 8 grumetes, 1 paje[211].

Huarás

Construido, de hierro, en Glasgow, en 1851, por Robert Nipear, para la P.S.N.C., la que lo dedicó al tráfico entre Panamá, Callao y Valparaíso.

En la P.S.N.C. tenía el nombre *Santiago* y así fue vendido al Gobierno, el 16 de marzo de 1857, en 111,000 pesos, quien hizo de él un "vapor transporte de ruedas" que en 1858 se consideraba el mejor que el Perú había tenido, "por su andar y capacidad"[212].

Tenía las siguientes características: quilla limpia 240 pies ingleses, eslora 250, manga 34, puntal 17, calado a popa 12, calado a proa 11, tonelaje 1,000.

Su propulsión era mediante máquinas de 400 caballos, y se daba como consumo de carbón 40 a 48 toneladas diarias, pero se ignora la capacidad de las carboneras. En 1858 sus calderas se hallaban en mal estado, según AMNP, Estado General, 1858.

La *Memoria de Guerra y Marina* de 1862[213] decía que no se conocía el verdadero estado de sus fondos en el espacio ocupado por las calderas, pues había que sacar éstas y no valía la pena hacerlo hasta que no hubieran calderas nuevas para reemplazar las que llevaba.

En 1864 tuvo cuatro cañones de 18, según un documento del Archivo Naval[214]; pero otro documento del mismo menciona sólo dos cañones de a 18 pr.[215].

No se le consideraba "en aptitud de servicio por no infundir confianza sus fondos y tener sus calderas en estado de exclusión"[216].

En 1857 su dotación consistía del capitán de corbeta graduado Amaro Tizón, alférez de fragata José Rodríguez y teniente de infantería Manuel Landeta, 2 guardias marinas, 1 oficial mayor (contador oficial 3º), 3 maquinistas, 2 contramaestres y guardián, 1 carpintero y calafate, 1 cocinero de equipaje, 5 fogoneros, 3 carboneros, 1 dependiente de provisión, 14 brigadieres de infantería, 7 artilleros de preferencia, 4 artilleros ordinarios, 14 marineros, 2 grumetes, 1 paje. Total 64[217].

En 1856 chocó con una roca del bajo Infiernillos, no hundiéndose gracias a su compartimentaje estanco. Fue reparado en el dique de San Lorenzo y después en el de la isla de Taboga.

En el reflotamiento del *Callao* (ex—*Apurímac*), en 1863, estuvo siete meses cooperando en la faena, en la isla San Lorenzo[218].

Ante la inminencia del ataque español y el mal estado del buque, el Gobierno lo puso en remate en el segundo semestre de 1865[219].

Huáscar (segundo con este nombre)

En la década de los treintas la Marina de Guerra Nacional tuvo en servicio el bergantín *Huáscar*, de un cañón de a 24 pr. y dos carronadas de 18 pr., que desplazaba 240 toneladas y estaba tripulado por 61 hombres. Sólo hay en los archivos navales datos de este pequeño buque hasta 1835 pero, en cambio, la necesidad de adquisiciones navales a que nos llevó la guerra con España determinó que, sin que hubiera para ello una razón especial, el nombre *Huáscar* volviera a aparecer y esta vez para que lo llevara la nave que fue el altar del sacrificio del contralmirante Miguel Grau, y para que el nuevo resultara el buque de la Marina, que ha tenido el mayor renombre no sólo en el país sino también en el extranjero. Este nuevo *Huáscar* será muy mencionado y llenará muchas páginas de los tomos que siguen al presente. En éste nos vamos a limitar a una presentación breve y que apenas enfoque los antecedentes de la adquisición, la compra misma y la incorporación del buque en las fuerzas navales. Ciertas relaciones entre su selección y los aspectos estratégicos de la misma, así como las consideraciones tácticas respecto al *Huáscar* como unidad combativa, van a ser consideradas, en su conjunto, por otros autores.

El capitán de navío José María Salcedo fue encargado por el Gobierno, en 1864, de buscar en Europa la forma de proveer al país de parte de los elementos que se necesitaban ante el peligro español. En Londres hizo contacto con *Laird and Brothers*, cuyos astilleros de Birkenhead, acreditados de antiguo, estaban en alza a causa de un acierto: ellos habían construído el famoso *Alabama* sureño norteamericano cuyas proezas Gran Bretaña seguía con complaciente interés puesto que la mayoría nacional era antiyanqui. Por Laird, Salcedo se enteró de lo que ocurría con *El Toussan* y *El Mounassir*, dos buques acorazados de 2,750 toneladas y dos torres centrales armadas con pares de 68 pr. que se habían construído para el Pashá de Egipto pero que el representante diplomático de la Unión Americana había denunciado como destinados al sur revolucionario. Salcedo ofreció de inmediato comprarlos pero los confederados creyeron que podían conseguirlos. Cuando salieron a la mar, Gran Bretaña los detuvo. No los decomisó, para cubrir las apariencias; pero los compró, con lo cual el Perú perdió una magnífica oportunidad. Tomaron los nombres de *Scorpion* y *Wivern*[220].

ANEXO AL CAPITULO

Entre las instrucciones que Salcedo había recibido estaba la de adquirir un monitor. Fracasada la gestión de comprarlo hecho, propuso, y se aceptó, que se le mandara construir y esto se concertó con *Laird and Brothers* el 12 de agosto de 1864, según un documento que aparece, traducido al castellano, en el tomo XIX del Archivo de la Marina, asiento nº 72, pp, 54 a 69. Este contrato llevó a nuestro comisionado a hacer amistad con el capitán de navío Cowper Phipps Coles, de la Real Marina Británica para la cual más tarde construiría el *Captain* que, debido a su inestabilidad, se hundió con 452 hombres. En nuestro caso, por el contrario, la relación con Coles resultó benéfica, aunque fuera por azar. Hombre de ideas originales que fue muy combatido en su tiempo, "no poseía el sentido técnico para convertir en obra sus más ambiciosos diseños", e "ignoraba las advertencias sobre sus deficiencias matemáticas"[221]. El *Rolf Krake* construido para Dinamarca y nuestro *Huáscar* fueron sus obras maestras. De nuestro buque ese mismo autor dice: "el viaje [del *Huáscar*] al Perú a través del Estrecho de Magallanes fue un triunfo para Coles. Si hubo dudas sobre su habilidad para diseñar buques grandes, tuvo gran éxito con los buques pequeños. Buque de sólo 1,100 toneladas, con un francobordo de no más de nueve pies cuando se elevaba la obra muerta, en el Pacífico el *Huáscar* embarcó en la cubierta torrentes de agua pero probó por completo sus condiciones marineras. En el curso de una carrera aventurera le tocó luchar en el mar más que cualquier buque de guerra de su tiempo y permaneció en servicio hasta que tuvo diecisiete años"[222].

Las dimensiones del buque, que aparecen con ligeras diferencias en varios trabajos, según la *Memoria* oficial del capitán de navío Grau eran, en pies ingleses: eslora 200, manga 35, puntal 28, calado a popa 16, calado a proa 15. Desplazamiento 1,130 toneladas[223].

Tampoco coinciden enteramente los datos sobre la potencia mecánica del buque, no sólo porque en unos casos se da la *indicada* y en otros la *efectiva*, sino por otras diferencias, aunque algunas podían ser a causa de la edad. Melo[224] y Salcedo[225] dan 300 caballos. La velocidad a que, recién llegó el buque, se estimó era de 13 a 14 millas por hora[226], en la *Memoria* aparece de 10 a 15. También según Melo la presión de vapor era de 25 libras[227]. "Sus pañoles carboneros tenían una capacidad de 300 toneladas", lo que se traducía en 10 días de autonomía a velocidad de crucero[228]. Una descripción del buque, escrita en 1866, proporciona datos que no aparecen en otras fuentes de información. Dice que los cilindros de la máquina son de 54 pulgadas de diámetro, que la carrera de los pistones es de tres pies, que llevan camisas de vapor y válvulas de vapor perfeccionadas, que la presión del vapor es de 25 libras y el vacío de 26 pulgadas. Esta fuente precisa la potencia: potencia nominal 300 caballos y potencia indicada 1650. La hélice, informa, era de 4 paletas, de 14 pies 9 pulgadas de diámetro y de 17 pies 9 pulgadas de paso. Añade también un dato sobre la maniobrabilidad, que se comprobaría más tarde en Pacocha: "el buque [en las pruebas] respondió rápidamente al timón y su mecanismo de gobierno es excelente"[229].

El aparejo del buque era de bergantín[230], siendo de trípode el trinquete "siguiendo el principio de... Coles para poder desmontarlo rápidamente en caso de combate, dando más libertad al uso de los cañones"[231]. Su casco de fierro, de 3/4 de pulgada, estaba blindado con planchas de fierro de 4 1/2 pulgadas al centro y 2 1/2 en los extremos, sobre un embono de teca de 10 pulgadas de espesor[232].

En cuanto a armamento, el buque salió de Iglaterra con dos cañones de 10" (300 libras), rayados y de avancarga, marca Armstrong, colocados en el interior de una torre giratoria que estaba blindada con planchas de fierro de 5 1/2 pulga-

das, colocadas sobre 14" de teca. Además tenía otros Armstrong: dos de 40 pr. en cubierta y 1 de 12 pr. para la lancha. También estos eran rayados.

En un informe presentado en el Callao, el 4 de julio de 1866, por Salcedo, se encuentra una minuciosa relación de los costos parciales que tuvieron los cañones, su munición, ciertas piezas de su montaje y de los elementos necesarios para cargar las piezas, apuntalarlas, etc. Consideramos apropiado trascribirlo aquí. Todo lo relacionado con el *Huáscar* es altamente interesante. Además, en los datos que Salcedo proporciona se hallan ciertas referencias que ilustran sobre el armamento de los mediados del siglo XIX. Este documento fue reproducido en *El Peruano*[233] bajo el nombre "Costo del vapor de torreón *'Huáscar'* de 1,130 toneladas, 300 caballos de fuerza y 4 cañones, incluyendo todo su armamento, menos pólvora" y expresa lo que a continuación se trascribe.

Buque, torreón y máquina	£e	71,000		
2 cañones de a 300 libras, con cureñas, correderas, etc.	"	5,403		
Valor de las 66 granadas de acero tomadas de las de la "Apurímac"	"	981		
Idem de 64 cartuchos de a 45 libras, £ 14 ó 3: las de las granadas £. 8.5	"	22	5	3
Idem de 66 cajas de madera para dichas granadas	"	16	3	
Aparato con 4 grandes tornillos para elevar o deprimir horizontalmente las correderas para tirar a gran distancia	"	600		
Idem de última invención para elevar o deprimir las piezas	"	65		
Valor de las 94 cajas de cobre y fierro [¿forradas?] de madera para pólvora	"	418	1	1
Aparato para suspender las granadas hasta la boca del cañón; colocación de las miras en el torreón; ganchos para lanadas y atacadores; cáncamos y juegos de tornillos para la seguridad de los cañones en la mar £e 162.10. Nuevos compresores £e 23	£e	185	10	
Por colocar las correderas en el torreón y arreglar las piezas de metal de sus extremos con respecto al lugar que ocupan	„	22	10	
Por 2 cañones de a 40 libras y del de a 12 para la lancha igualmente riflados [rayados], con todos sus útiles y municiones	„	1,500		
Abertura de 5 portas, refuerzo de la obra muerta con respecto al nuevo armamento de popa, con herrajes	„	125		
Bragueros para los 5 cañones; palanquetas, cuadernas, ganchos, etc.	„	66	17	6
Por embarcar y colocar cañones y cureñas, asegurarlos en sus respectivos lugares incluyendo el derecho de pescante	„	157	10	
Flete en el ferrocarril de New Castle de cañones, cureñas y granadas	„	80	7	3
Embarque y acomodo abordo de estos artículos	„	24		

ANEXO AL CAPITULO

Valor de las cajas y empaquetaduras de cañones, cureñas y útiles	„	142	14	9
Idem de 5 tanques de cobre para colocar a popa, y no en Santa Bárbara, los cartuchos de las carabinas, revólveres y de la guarnición	„	17	10	
Idem de las armas de mano	„	419	17	10
Suma	£e	81,247	16	7

La que reducida a nuestra moneda da ..... S/. 406,239 14 ctvas.

La cifra £e 81,247 es también la consignada por Basadre[234].

En octubre de 1866 el personal de jefes y oficiales del buque era el siguiente:

Comandante, capitán de navío graduado Alejandro G. Muñoz.
Segundo Comandante, capitán de corbeta Marcelo Proaño,
Teniente primero Felipe Pardo y Lavalle,
Teniente segundo José Félix Sologuren,
Teniente segundo Manuel Villavicencio,
Alférez de fragata Evaristo León,
„ „ Juan Bucker,
„ „ Ramón Freire,
Guardia marina Luis Paz Soldán,
„ J.M.Z. Zárate,
„ Juan Jóse Díaz,
„ Guillermo Robinet,
„ Ezequiel Llaque,
Capitán graduado contador Carlos Sologuren,
Subteniente de infantería Arturo Rolando[235].

Héctor

Esta goleta figura en la matrícula de 1851 como de 125 toneladas y de propiedad de Juan Montero, quien tiene en ella por capitán a Narciso Villafuerte, para el tráfico de cabotaje y de guano destinado al consumo nacional.

En dos ocasiones aparece alquilada al gobierno, y sirve con la Marina de Guerra. En 1844 Ramón Aspíllaga firma contrata autorizando armarla en guerra[236]. El 11 de agosto de 1854, por otra parte, el alférez de fragata Cárcamo se hace cargo del buque[237]. Sin embargo, esta última vez el alquiler debió comenzar antes, pues en 1853 Astete la tuvo bajo su mando[238].

Independencia (segundo con este nombre)

En los finales de la década de los veintinueves y en los principios de los treintas, la Marina de Guerra Nacional tuvo en servicio la corbeta de 27 cañones *Independencia*, de 800 toneladas, 140 pies de eslora y 96 hombres de tripulación. Este nombre fue el mismo que se seleccionó para la fragata mixta y blindada que el 30 de marzo de 1864 se mandó a hacer a *Samuda Brothers*, de Londres, al costo de £e 176,000[239], construcción cuya vigilancia estuvo a cargo del capitán de corbeta

(Sigue en la pág. 292)

IX.

ARMAMENTO.— El armamento es todo de cañones riflados del sistema de Sir. W. Armstrong, con ánima de acero formada por un tubo interior de ese metal, y de cargarse por la boca.

Los cañones de la bateria son 12 del calibre de á 70, del peso de 9000 libras, mas ó menos, cada uno, y con las proporciones siguientes:.

	pgs.
Calibre	6. 4
Largo del ánima	102. 6
Id. de la pieza	126. 5
Diámetro de la culata	25. 3
Id. de la boca	12. 4
Id. de los muñones	8.

Los de la cubierta son dos giratorios, del calibre de 150, del peso de 15,680 libras cada uno y con las siguientes proporciones.

	pgs.
Calibre	8.
Largo del ánima	104. 25
Id. de la pieza	129. 85
Diámetro de la culata	32. 6
Id. de la boca	14. 3
Id. de los muñones	8.

Los cañones de las lanchas son cuatro del calibre de á 9, del peso de 650 libras cada uno y con las proporciones siguientes:

	pgs.
Calibre	3.
Largo del ánima	52. 5
id. de la pieza	60. 75
Diámetro de la culata	9. 3
Id. de la boca	5. 3
Id. de los muñones	3. 5

Todos los cañones están provistos de sus respectivos puntos de mira y pinulas de punteria, arreglados á la correspondiente escala de cargas. Cada pieza tiene un tapaboca de

76

Descripción de los cañones de la fragata *Independencia*, tal como aparece en los *Apuntamientos*... de García y García.

Proyectiles.—Los proyectiles son todos cónico-cilíndricos, de cinco clases: balas sólidas de hierro: id. de acero: bombas comunes: id. de acero; y bombas de segmentos. Esta última clase, que es la de mas moderna invencion, lleva ese nombre por estar todo su interior formado por pequeños trozos de hierro perfectamente acomodados siguiendo la configuracion del proyectil, los cuales esparciéndose al momento de la esplosion convierten la bomba en uno de los mas mortíferos proyectiles. El número de estos así como el de todos los útiles para el servicio de la artillería aparece en el siguiente cuadro:

	Para los cañones de 150.	Para los de á 70	Para los de á 9
Bombas comunes	150	600	
Id. de segmentos	150	600	600
Id. de acero	60		
Balas de hierro		240	
Id. de acero	40	360	
Cajas de madera para los proyectiles	400	900	200
Espoletas de percusion y tiempo para bombas	300	1.200	900
Tapones de metal	300	1.200	600
Cajas de lata para espoletas	150	600	600
Agujetas	4	20	8
Lanadas	4	24	8
Atacadores	4	24	8
Saca-trapos	2	12	4
Porta-balas	4	24	
Fundas para lanadas de respeto	8	48	16
Piés de cabra	4	24	8
Cartuchos para cargar bombas de acero	60		
Cargas preparadas para bombas			600
Cartuchos para diferentes cargas	400	1.800	600
Porta cartuchos de zuela	6	24	8
Estopines de friccion	600	2.400	1.500
Embudos de cobre para llenar bombas	2	2	
Llaves para espoletas	4	24	
Espeques	6	40	12
Cacerinas	4	14	6

Cajas de pólvora.—La pólvora se halla toda en cartuchos, lista y estivada en 200 cajas de patente construidas con forro interior de metal y el exterior de madera: van en los andamios de la santa-bárbara presentando la boca á los pasadizos

Descripción de los proyectiles de la fragata *Independencia*, tal como aparece en los *Apuntamientos*... de García y García.

Aurelio García y García. Este distinguido jefe escribió al respecto sus *Apuntamientos sobre la fragata blindada Independencia...*, que contiene una detallada información (que aprovechamos en este artículo) en que las dimensiones y porte se dan como sigue, en pies: eslora entre perpendiculares 215, "largo de la quilla para el tonelaje 188 y 2 pulgadas, manga fuera de miembros 44 y 9 pulgadas, puntal sobre la quilla 32 1/2". El tonelaje en medida de constructores se estipuló en 2,004 15/94 y el contratado fue 2,000.

La máquina se encargó a *John Penn & Son*, de Greenwich, "los más acreditados constructores de máquinas navales de vapor, no sólo de la Gran Bretaña sino del mundo todo"[240]. "Quedó resuelto que ésta sería de 550 caballos nominales que pueden elevarse hasta 1,700, que es el poder máximo aplicado hasta hoy a un buque de su porte... La mariposa [hélice] es del nuevo sistema Griffin y tiene el repuesto de palas conveniente". Sus calderas son cuatro, tubulares. Su velocidad, 10 y 11 millas por hora[241]. Podía llevar 400 toneladas de carbón[242]. "Se fijó para esta obra el mismo término que para la del buque. Provocar la competencia en este ramo era inútil desde que los precios de la fábrica son invariables y como sus materiales son siempre los mismos, la cuestión se reducía a la mayor o menor fuerza exigida"[243].

"El 30 de marzo de 1864 quedó definitivamente arreglada la contrata de construcción del buque con los señores *Samuda Brothers*, y el cónsul autorizado con tal fin por el supremo gobierno y con sólo mi intervención facultativa [de García y García], recibiendo este documento el mismo día, la aprobación del Sr. Sanz, enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de la República en la corte de Londres[244].

"La jarcia real está perfectamente forrada en piola fina", dice García y García. Añade que "tiene 7 obenques por banda con 4 1/2 plgs. de mena en el mayor y trinquete, y cinco con 3 1/4 plgs. en el de mesana, con acolladores de cáñamo, bigotas de roble y cadenotes de planchuelas de hierro en la proporción debida. En cuanto a la jarcia de gabia, consta de 4 obenquillos por banda, de 2 3/4 pulgadas de mena, en el velacho y gavia, y de 2 1/4 pulgadas de mena, en la escandalosa; [lleva] arraigados de varillas de hierro de 3/4 pulgadas. La jarcia de juanete tiene 2 obenquillos por banda con 2 1/8 pulgadas de mena"[245].

"El armamento es todo de cañones riflados [rayados] del sistema de Sir W. Armstrong, con ánima de acero formada por un tubo interior de ese metal, y de cargarse por la boca. Los cañones de la batería son 12 del calibre de a 70, del peso de 9,000 libras, más o menos, cada uno. Los de la cubierta son 2 giratorios, del calibre de 150, del peso de 15,680 libras cada uno. Los cañones de las lanchas son 4 de calibre de a 9, del peso de 650 libras cada uno. Todos los cañones están provistos de sus respectivos puntos de mira y pínulas de puntería, arreglados a la correspondiente escala de cargas. Cada pieza tiene un tapaboca de metal de última invención, que se dilata al moverse la argolla exterior y cierra herméticamente la boca del cañón, lo que precave a éste de la acción atmosférica. En todos está grabado el escudo de armas de la República con esta inscripción: "Honor y Patria"[246].

"Los proyectiles son todos cónico-cilíndricos, de 5 clases: balas sólidas de hierro, balas de acero, bombas comunes, bombas de acero y bombas de segmentos. Esta última clase, que es la de más moderna invención, lleva ese nombre por estar todo su interior formado por pequeños trozos de hierro perfectamente

acomodados siguiendo la configuración del proyectil, los cuales esparciéndose al momento de la explosión convierten la bomba en uno de los más mortíferos proyectiles"[247]. Lleva un ariete de 12 pies de lanzamiento[248].

Se compone "el armamento de mano" de lo siguiente: 80 rifles cortos de cargar por la recámara (sistema Wilson) con bayoneta, sable, vaina de cuero, pasadores de metal y portarrifle; 100 revólveres (de la patente Dean) para el equipaje, 12 revólveres de mejor calidad para oficiales, 40 hachuelas de abordaje, 100 sables para la tripulación, con vaina y cinturón de cuero, 40 chuzos, 80 cinturones y cartucheras para rifles, 100 íd. íd. con bolsón para revólveres, 10,000 cargas preparadas para revólver, 30,000 fulminantes para revólver, 10,000 cargas preparadas para rifle, 10,000 fulminantes para íd., 4 baleros, 12 cinturones de hule con portarrevólver para oficiales, 4 juegos de herramientas para armero. Todas las armas y correaje llevan grabado el nombre del buque[249].

El casco era de fierro, de 1 pulgada, y estaba dividido en tres compartimientos con doble fondo. Se hallaba blindado mediante planchas de 4.5 pulgadas en la línea de agua y en su sección central, y llevaba un embono de teca, de 10 pulgadas[250]. Todo el hierro empleado en el conjunto de la obra fue de los condados de Staffordshire y Yorkshire, llevando cada plancha, barra, platina, etc. estampado el nombre del fabricante y su dirección. En cuanto al blindaje, era todo de planchas fabricadas por John Brown, de Schoffield, idénticas a las que se emplean en la Real Armada Británica y que han sido probadas con éxito brillante en los astilleros militares[251].

En 1866 la dotación de la *Independencia* se componía de un comandante, del grado de capitán de navío, 1 capitán de corbeta, 2 tenientes primeros, 2 tenientes segundos, 4 alfereces de fragata, 1 capitán de infantería, 1 subteniente de infantería, 1 subteniente de artillería, un contador, un capellán, un cirujano de primera clase, un practicante de cirugía, 9 guardias marinas, 6 maquinistas anglosajones y 2 asistentes peruanos; una guarnición compuesta de 1 capitán, 1 teniente, 2 subtenientes, 3 sargentos, 5 cabos, 2 tambores, 2 cornetas, 12 pífanos, 12 músicos y 35 soldados; 1 contramaestre, 4 guardianes, 2 condestables, 4 carpinteros, 2 calafates, 1 patrón de lancha, 1 cocinero, 1 herrero, 1 bocafragua, 1 sangrador, 1 tonelero, 1 armero, 1 buzo, 1 maestre de víveres, 1 despensero, 20 artilleros de preferencia, 35 artilleros ordinarios, 70 marineros, 80 grumetes, 12 pajes. Total 375 plazas[252].

Esta tripulación, y precisamente ese año, fue atacada en el Callao por la fiebre amarilla, con pérdida de varias vidas[253].

Izcuchaca (vide Noel)

Cuando este buque comienza a ser llamado *Izcuchaca*, en lugar del nombre anterior de *Noel*, el 6 de enero de 1856, se encuentra que se le registraba con las características que a continuación se indican, que difieren de las que se le consignaban inmediatamente antes. En pies y pulgadas inglesas se mencionan: eslora 126, quilla limpia 116, manga 24, puntal 12, calado de proa 8, calado de popa 9, diferencia 1, toneladas 300.

Máquina de 120 caballos que la *Memoria...* de 1858, por su parte, señala de 80[254].

Como artillería, municiones, artificios y armas menores lleva una coliza de hierro de 12 pr., 2 cañones de bronce de 4 pr., 2 cajones de metralla, 2 cajones de granadas, 49 balas de a 12, 4 cajas de fulminantes de pístola, 1,300 fulminantes de fusil y 82 de cañón, 2 fusiles de chispa, 27 fusiles de fulminantes, 24 bayonetas, 12 carabinas, 12 cananas, 20 sables, 17 vainas, 5 hachuelas, 14 chuzos, 6 quintales de pólvora de cañón, 17 cartuchos de 3, 4 cartuchos de 1 y "una cajita de fusil de bala".

El casco, con 7 años de servicio, necesita reparación exterior. Su cobre es muy viejo y se halla a pedazos. Hace 4 pulgadas de agua en reposo y 12 en movimiento.

La dotación está formada por un teniente segundo con el cargo de comandante, dos alfereces de fragata, un teniente de infantería, cuatro guardias marinas, un oficial tercero contador, un tercer piloto, un segundo cirujano, un maquinista, un segundo guardián, un carpintero, un calafate, un herrero, un cocinero, dos ayudantes de máquina, 7 fogoneros, un dependiente de provisión, un sangrador, 15 soldados de guarnición, 3 artilleros de preferencia, 1 artillero ordinario, 6 marineros, 22 grumetes, 3 pajes. Total 71.

En vista del estado en que se encontraba, así como del peligro que corría ante el inminente ataque de la escuadra española, después de trece años de activo y benéfico trabajo en nuestra marina, en 1865 se le sacó a remate[255].

Iquique

La barca norteamericana *Georgina*, que fue decomisada por extraer guano en forma fraudulenta durante la revolución acaudillada por Vivanco en 1857, se incorporó a nuestra fuerza naval con el nombre de *Iquique* y en calidad de transporte[256].

Sus características en 1858, según un "Estado general" de ese año eran, en pies, las siguientes: eslora 103, manga 23, puntal 9, calado a proa 7, calado a popa 9, quilla limpia 98. Su desplazamiento era de 150 toneladas. Llevaba por entonces 100 qq de lastre de fierro y 600 de zahorra.

Tenía las siguientes artillería, armas menores y municiones: 2 cañones de 8 pr., 2 cañones de 3 pr., 50 balas de 8 lbs., 100 de 3 lbs., 50 tt. de metralla de 8 lbs. 400 lbs. de pólvora de cañón, 25 lbs. de ceba, 3 cartuchos de fusil, 1,800 fulminantes de fusil, 6 rifles de fulminante, 8 fusiles de fulminante, 12 sables, 6 sables-bayonetas, 12 cuchillos de abordaje.

Su jarcia firme se hallaba en buen estado, así como la de labor y hacía un mes que se habían recorrido los costados de su casco y la cubierta, dejándolos en buen estado y estanco. El cobre también se encontraba bien.

Se hallaba al mando del buque el capitán de corbeta José María Manrique y contaba con la siguiente dotación: alférez de fragata Juan D. Basso, alférez de infantería Fernando Linch, guardias marinas Francisco Valle Riestra, Juan Antonio Villamar y Manuel Antonio Gurth, contador oficial 2° Dionicio Rivera, segundo piloto Francisco Ripoll y tercer piloto José Pérez. Un segundo contramaestre, un primer guardián, un carpintero, un calafate, 1 sangrador, 1 cocinero de equipaje, 16 de guarnición de infantería, 9 artilleros de preferencia, 9 artilleros ordinarios, 14 marineros, 5 grumetes, 5 pajes, 2 dependientes de provisión. Total 67[257].

Esta barca fue empleada como trasporte de tropas en la expedición al Ecuador. También se le utilizó en las islas Chincha[258].

En vista del estado en que se encontraba, y ante la inminencia del ataque español, el Gobierno la sacó a remate en el segundo semestre de 1865[259].

Lerzundi (vide Peytona)

La *Memoria...* de 1862 lo presenta como "vapor de guerra" y solamente expresa que tiene 400 caballos de potencia y "2 cañones"[260], pero la "Relación historiada..." del 3 de mayo de 1864 proporciona completa información, que vamos a consignar.

En cuanto a dimensiones y desplazamiento, se le describe, en pies, con los siguientes valores: eslora 185, manga 27 y 6 pulgadas, puntal 17 y 3 pulgadas, calado a proa 10, calado a popa 12, desplazamiento 850 toneladas.

La maquinaria es de 200 caballos de fuerza.

Montaba 6 cañones de 18 pr. que eran rayados según la "Revista de inspección..." del 5 de setiembre de 1864.

El documento que se acaba de mencionar expresa: "La obra muerta de este buque ... no tiene mas que dos pies de altura lo que es grave en combate, desde que toda la tripulación queda enteramente descubierta [quiere decir al descubierto]. Añade que "la Santa Bárbara... se encuentra fuera de la línea de agua. Cualquier proyectil arrojado sobre ese punto ecasionaría la destrucción de este vapor"[261].

En 1864 el Ministro expresaba que se había carenado el buque "de firme" y que debía considerársele como buque "aviso" y "pequeño trasporte de confianza"[262].

Durante el segundo semestre de 1865, en vista de su mal estado y del peligro que corría de que la capturara la escuadra española, el Gobierno la sacó a remate[263].

Libertad

La goleta *Libertad*, de la cual el tomo precedente ha tenido que tratar con frecuencia, llegó todavía a figurar durante el lapso que nos ocupa, en condiciones aceptables para su edad.

Tenía, en pies, las siguientes dimensiones: eslora 78, quilla limpia 70, manga 22, puntal 9, calado a popa 7, calado a proa 5, toneladas 88 y 140 qq de lastre.

Montaba un cañón giratorio de 12 pr. y 2 de 9 pr. para los que llevaba 100 balas. Además, 12 fusiles, 11 cuchillos, 12 chuzos, 6 cananas y 3 qq de pólvora.

Su jarcia pendiente se hallaba en buen estado, excepto el estay de trinquete; y su casco, estanco.

Su dotación consistía de un teniente primero, 1 guardia marina, un oficial mayor, un contramaestre, un sangrador, un cocinero, 7 artilleros de preferencia, 4 artilleros ordinarios, 5 marineros, 7 grumetes, 2 pajes, 2 dependientes de provisión. Total, 30[264].

El 27 de enero de 1855 la Comandancia General de Marina dispuso que se procediera al desarme del buque depositando en los almacenes del Arsenal todos sus útiles de guerra y navales, y que quedara al cuidado de un oficial de guerra, un oficial de mar y dos o tres hombres, para venderla, tasándola en 1,000 pesos[265].

Limeña

Esta barca que en el tomo precedente ha sido nombrada en relación, mayormente, a varias vicisitudes institucionales, llegó a la mitad del siglo en un estado bastante pobre.

Sus dimensiones en pies y pulgadas de Burgos eran: eslora 92, manga 21, puntal 12, calado de popa 11 9, calado de proa 9, desplazamiento 231 toneladas.

Sus jarcias principales se hallaban en deplorable situación, las de gavias en buen uso y sus cabos de labor en media vida.

Montaba 12 cañones de 9 pr. y 4 de 6 pr., para los que llevaba 500 balas de 9 lbs. y 300 de 6 lb., más 150 y 100 tarros de metralla, respectivamente. Sus armas menores y artificios eran 12 fusiles, 16 carabinas, 33 cuchillos de abordaje, 14 hachuelas, 16 chuzos y 150 piedras de chispa.

Su casco, en agua agitada hacía 2 pulgadas por hora y en reposo 1 habiéndose encontrado los cosederos y cubiertas en necesidad de recorrido. Tenía un palo enteramente rendido.

Su dotación consistía de un teniente primero (que era Manuel Villar), un teniente segundo, un teniente y un subteniente de infantería, dos guardias marinas, un contador, un segundo piloto y un cirujano, 20 hombres de guarnición, un brigadier de artillería, 1 contramaestre, 2 guardianes, 1 carpintero, 1 calafate, un cocinero, 2 artilleros de preferencia, 6 artilleros ordinarios, 15 marineros, 9 grumetes, 2 pajes, 1 dependiente de provisiones[266].

Al comienzo de 1855 se avaluó en 1,000 pesos el valor real del buque[267] y se procedió a venderlo[268].

Loa

Fue uno de los tres buques que en virtud de una resolución suprema del 4 de agosto de 1852 mandó a hacer Echenique en Londres y cuya construcción fue inspeccionada por el capitán de navío J.M. Salcedo. La orden se dio por resolución suprema de 4 de agosto de 1852 pero sólo se firmó la contrata el 10 de noviembre de 1852, con *Richard and Harvey Green*, de Blackwall, Londres[269].

Sus dimensiones en pies y su desplazamiento fueron: eslora entre perpendiculares 170, manga 26' 1/2, puntal 15' 1/2, calado de proa 13, calado de popa 14 1/2, toneladas 575 59/94[270].

El *Loa* resultó un buque excelente en todo sentido menos en cuanto a su propulsión mecánica que, como ocurrió con la *Apurímac* y el *Tumbes*, dio algo que hacer. El 20 de noviembre de 1854 probó su máquina en el *East India Dock* (Dique de las Indias Orientales), en Londres, y nuevamente en enero de 1855, en que dio ochenta revoluciones por minuto, con lo que alcanzó nueve millas por hora. Como en el caso de esos buques, las dificultades en éste fueron en el mecanismo de propulsión, lo que se explica porque el empleo de la hélice en reemplazo de las ruedas de paletas se hallaba en estado de experimentación. En 1858, hallándose este buque en las costas del Ecuador "rompió la chumacera". En 1861, aprovechando su entrada al dique de Valparaíso, se compuso el eje de la hélice y se recorrieron las válvulas de la máquina. Ese mismo año se repararon las calderas. No se logró alcanzar la presión que antes tenía y se decidió cambiarlas. Mandadas a construir a Inglaterra, naufragó el buque que las traía y hubo que ponerle, en 1864, unas que habían llegado para el *Ucayali*.

ANEXO AL CAPITULO

La arboladura y su velamen prestaron muy buenos servicios. El palo mayor tenía 83 pies y 1 1/2 pulgadas de inclinación, el trinquete 80 y 1 de inclinación, y el mesana 57 y 2 de inclinación[271].

Según el documento de 1856, su artillería era de 4 cañones, en colisa, de 32 pr. y 1 cañón de 8 pr., con balas y bombas "con sus respectivas espoletas"[272]. Debe tenerse en cuenta que al detallarse la munición que por entonces lleva el buque, tres veces aparece la expresión "de a 9", en lugar de a 8. Como cuando se han enumerado los cañones se han deletreado ("de a ocho"), es de creer que eran, realmente, de a 8. Sin embargo, en otro documento[273], al referirse Salcedo a estas colisas dice que son de "8 1/2 pies de largo".

Como ha de verse cuando tratemos de la guerra con España, en 1865 se realizó en el Callao con este vapor una transformación estructural que lo convirtió en monitor. Tal obra fue una demostración de que, a pesar del atraso con que en 1850 habíamos entrado al mundo técnico, en quince años de experiencia se había logrado *acholar* algo las artes mecánicas. Pero es justo decir que eso no hubiera sido posible sin la excelente construcción que en Inglaterra se hizo del casco de este vapor, lo que merece una descripción detallada, a base de lo que expresan los informes. Salcedo dice en ellos que tiene una sobrequilla de 10 pulgadas de grueso en el centro y mucho mayor en los extremos. Por consiguiente, se añade, las tablas de aparadura son de doble espesor al que corresponde a su porte, y al expresarlo en el contrato se entiende que esto se ha colocado además de la sobrequilla estipulada, resultando que por tales aumentos de fuerza y a pesar de su gran longitud, el buque se halla menos expuesto a ser quebrantado que cualquier otro de doble porte, pues tiene tanta solidez en su fondo como la *Apurímac*. El fondo, se añade, es de "olmo de roca" [¿?] de 4 pulgadas de espesor, lo que corresponde a fragatas de 40 a 50 cañones. Desde un pie bajo su línea de flotación en rosca, su tablazón exterior, de teca de la India y de roble inglés, en las piezas de cintas va disminuyendo gradualmente hasta las batayolas, en que sólo es de 2 pulgadas, "con lo que se forma la redondez de sus costados más fuertes y hermosos". De quilla a borda su pernería pasante es de cobre; su clavazón exterior de metal, y la interior de fierro galvanizado. El forro interno, se explica, es proporcionado al exterior, y excepto sus cubiertas, timón, aletas y tajamares (que son de pino de Darone) todo su maderaje es roble inglés y teca de la India. Para la sujeción de su timón tiene cuatro machos y hembras como las fragatas, y el cobre de su forro es todo de 28 onzas en pie cuadrado. La cubierta superior es de pino Darone de 4 pulgadas de espesor y 4 1/2 de ancho, asegurado con metal. La del sollado es de 7 pulgadas de ancho y 2 3/4 de espesor, afirmada con fierro galvanizado. En vez de un codaste delantero "tiene dos en uno" y el diámetro de los pernos de cobre de su quilla, etc., es de 1 1/8 pulgada en vez de una. Lleva sobre sus cuadernas 60 platinas diagonales de 5 pulgadas de espesor, y 82 curvas de fierro en los baos, fuera de las curvas, llaves, busardas y burdas que abrazan toda la popa. Sus cubiertas están fuertemente sostenidas con puntales de madera y fierro. Tiene a popa una pieza de roble inglés de 20 pulgadas, en cuadro, horadada por su centro, por el cual trabaja el eje en cuyo extremo se asegura el tornillo [hélice]. Dicha pieza sólo la llevan los buques construídos por Green. En los pañoles de su despensa, forrados en lata y zinc, pueden llevarse 4 meses de víveres. En sus 28 aljives caben 11,174 galones de agua. Además, hay otro en el sollado que provee de agua a la tripulación, y 2 en el alojamiento de la máquina, para el uso de las cámaras. Tiene un destilador que cuando la máquina trabaja da 400 galo-

nes diarios de agua dulce[274]. En otro oficio, Salcedo añade que "... Es mucho más lleno en sus dos extremos que el *Tumbes*. Es con el objeto de que tenga toda la capacidad compatible con su marcha y para que pueda soportar mejor el fuerte armamento que llevará"[275].

En 1856 el *Loa* estaba comandado por un capitán de fragata (Antonio de la Haza) y un teniente primero era segundo comandante. Había, además, cuatro alféreces de fragata, un teniente de infantería, cuatro guardias marinas, un contador oficial tercero (quien era nada menos que don Ricardo Palma), un primer cirujano, un segundo piloto, 4 maquinistas (anglosajones), 25 soldados de infantería, 1 de artillería, 3 contramaestres y guardianes, 2 herreros—armeros, 1 cocinero, 1 patrón de lancha, 6 artilleros de preferencia, 13 artilleros ordinarios, 34 marineros, 39 grumetes, 6 pajes, 1 dependiente de provisiones, 9 fogoneros, 6 carboneros. Total 140.

En uno de los documentos del Archivo Histórico hemos encontrado el presupuesto mensual, en rubros generales, de los gastos que se realizaban para sostener este buque, información que todavía no es muy común entre nosotros, aunque lo será cuando se termine una catalogación verdaderamente técnica de ese archivo. El que mencionamos era:

Raciones	p.	1761	6	r.
Sueldos		3907	6	3/4
Artículos navales		666	5	1/4
Medicinas		25		
Total al mes	p.	6361	2	r.

Se añade a esas cifras que, "aproximadamente, el buque consumía en un año 1,350 toneladas de carbón inglés", el que se compraba al precio en plaza si la Marina de Guerra no tenía existencia en sus depósitos[276].

La historia de este buque es de las interesantes en el material a flote del siglo pasado. Al finalizar el año 1864 el ministro de Guerra y Marina de entonces la resumía como sigue: "Desde que se le construyó ha servido sin otra recorrida que la que se le hizo el año de 1861 en Valparaíso. De una solidez en sus fondos cual pudiera corresponder a una fragata, se encontraba sin movimiento por la inutilidad de sus calderas, y porque las nuevas, pedidas a Inglaterra, como se anunció, se perdieron en 1863 a bordo del buque inglés "Silurian" que naufragó en las aguas del Brasil. No bien fue certificado este siniestro, se procedió, a principios de este año, a la construcción de otras, en Inglaterra, bajo los mismos planos y con la suma que pagaron los aseguradores de aquéllas. Con condiciones tan aparentes para ser blindado, y resultando adaptables a sus dimensiones las nuevas calderas del vapor "Ucayali", que se hallaban en el muelle, se trabaja desde principio de mayo anterior con tal actividad y perfección que muy en breve se habrá transformado en un monitor de respeto: obra de mérito indisputable, dirigida por el inteligente ingeniero Mr. Backus, cuyos conocimientos y contracción en favor de las obras del Estado merecen mencionarse en este documento"[277].

Hay que añadir que, como se refiere en este libro, la transformación a que se le sometió se hizo con éxito y el buquecito se batió gallardamente en el combate del 2 de mayo de 1866, en el Callao, según se detallará.

ANEXO AL CAPITULO

Mairo o *Mayro*

Este pequeño vapor, con aparejo de goleta, sobre el cual Melo no se muestra entusiasta, y del que dice se llamó antes *Aurora*[278], era relativamente nuevo y había sido construido en los Estados Unidos, según Arosemena[279], en 1864[280]. Fue comprado en 1866 y llegó al Callao en 1867[281].

Sus dimensiones (en pies ingleses) eran las siguientes: eslora 176, manga 28, puntal 20, calado a proa 8 1/2, calado a popa 9 1/2, desplazamiento 671 toneladas[282].

Llevaba una máquina de baja presión, con poder nominal de 250 caballos, y dos calderas con tubos de bronce. La máquina tenía fama por el poco consumo de combustible que hacía, "lo que estaba de acuerdo con sus modestas dimensiones", dice Melo[283]. Alcanzaba una velocidad de 5 a 7 nudos. Tales características lo hacían "poco aprovechable para operaciones de comercio como de guerra"[284].

Su armamento consistía de 3 cañones Blakeley de 12, según la *Guía*... de 1871.

Fue uno de los buques que se dieron en préstamo a la Compañía Nacional de Navegación a Vapor. Cuando lo devolvieron sirvió poco tiempo, pues se vendió a particulares "por no encontrársele aplicación alguna"[285].

Marañón

Dice Melo que fue el último de los grandes vapores comprados en 1869 para remolcar al *Manco Cápac* y *Atahualpa* en su viaje de Nueva Orleans al Callao. Tenía una máquina de 650 caballos que, como sus calderas, se declararon inservibles cuando el buque llegó al Callao[286].

Sus dimensiones en pies eran: eslora 242, manga 33, puntal 31, calado de popa 17, calado de proa 14. Toneladas 2,015.

Como se ha dicho en el párrafo precedente, su máquina era de 650 caballos nominales; podía desarrollar de 6 a 7 millas por hora; sus carboneras llevaban hasta 479 toneladas de combustible y el consumo diario de carbón era de 30 toneladas. En sus bodegas podía llevar unas 500 toneladas de carbón [287]. Tenía aparejo de goleta[288]. Había sido construido en 1864[289].

Por su capacidad de alojamiento y su tamaño se le consideró adecuado para que, en calidad de pontón, sirviera de escuela naval a flote, situación en la que se le utilizó durante varios años[290].

Margarita (vide Punta de Lobos)

Bergantín-goleta que era en 1843 de Domingo Acuña y se contrató para el desempeño de una comisión[291] y que en 1856 figura en tratos a fin de que se celebre un contrato para que lleve tropas al Norte[292].

Al parecer, después de la guerra con el Ecuador quedó en poder de la Marina de Guerra, pues en calidad de pontón se le halla estacionado en Arica, donde tenía en depósito el carbón que en él se guardaba para atender las necesidades de las unidades navales que operaban en el Sur.

En julio de 1862 el Capitán de Puerto dio a saber que el pontón se hallaba en malas condiciones y que era menester sacar 300 toneladas de cisco que había a

su bordo, y depositarlas en tierra rodeándolas de una estacada, lo que se hizo por disposición del prefecto de Moquegua[293].

Martina

Bergantín que fue decomisado por realizar contrabando de guano, y que se incorporó en la escuadra expedicionaria al Ecuador, como transporte de tropas[294]. En el año en que esto ocurrió sus características y situación eran como sigue.

Medidas en pies, sus dimensiones eran: eslora 100, manga 22, puntal 12, quilla limpia 96, toneladas 325, y llevaba 60 de lastre.

En cuanto al velamen, el pendiente se hallaba en mal estado, salvo los foques y la cangreja. La jarcia de labor era nueva en sus tres cuartas partes, y la muerta se hallaba bien.

Tenía dos carronadas de 4 pr., 47 balas y 50 tarros de metrallas para los mismos, más ocho granadas de a 8 lbs. y 2 chifles. Llevó 350 tiros de fusil, 200 fulminantes, 8 chuzos, 8 sables, ocho hachuelas, 76 lbs. de pólvora de cañón y 11 lbs. de cuerda-mecha.

Hacía seis meses que se le había calafateado los costados y la cubierta. El cobre necesitaba cambiar algunas planchas. En agitación hacía dos pulgadas de agua por hora.

Capitaneado por un teniente primero, llevaba dos alfereces, un capitán graduado de infantería, un guardia marina, un contador, 12 hombres de guarnición, 1 contramaestre, 1 guardián, 1 carpintero, 1 calafate, 1 cocinero, 6 artilleros de preferencia, 2 artilleros ordinarios, 6 marineros, 6 grumetes, 2 pajes y 1 dependiente de provisiones. Total 40[295].

Tomó parte en la expedición al Ecuador, como transporte[296].

En 1861 comenzó a servir como pontón y parece que fue en el Callao el depósito de madera del Arsenal, según las referencias que de él se hacen en los documentos relacionados con la preparación que el *Callao*, *Loa* y *Victoria* recibieron para la defensa del puerto, en 1866, contra la escuadra española.

Mercedes

Basadre expresa que esta fragata fue la primera adquisición naval que hizo Castilla al iniciarse en el gobierno de la Nación[297], y Melo precisa que ello ocurrió en 1845, añadiendo que de inmediato la dedicó a buque-escuela para prácticas marineras[298]. Todavía no se han encontrado en el Archivo del Museo Naval documentos que detallen su compra y sus características, salvo que su porte era de 1,200 toneladas. Hay uno, sin embargo, que indica que debió haberse comprado en enero o febrero, y que no estaba en buenas condiciones: el 14 de febrero de 1852, la fragata se halla "tumbada" con riesgosa avería en la quilla"[299].

En 1853 la arboladura se hallaba en mal estado y tenía nuevo el velamen envergado en gavias, juanetes y sobres, y el resto a media vida; y otros viejos, mientras que la jarcia pendiente estaba en media vida, así como la de labor.

Ese mismo año se hallaba armada con 8 cañones de 32 pr. y 2 de 12 pr. llevando 82 palanquetas de 32 lb. y 10 de 12 lb., 41 tarros de metralla de 32 lb. y 10 de 12

lb., 199 balas de 32 lb. Como armas menores y artificios contaba con 100 fusiles fulminantes, 50 pares de pistolas, 50 sables, 50 hachuelas, 100 cananas, 3,000 sebos fulminantes, 500 para pistola, 9 qq de pólvora fina de cañón, 1,000 cartuchos de fusil, 500 de carabina, 2,000 para fogueo, 1 q de cuerda-mecha, 12 guarda-cartuchos, 12 chifles con agujetas y 100 estopines.

En 1852 se halla que había abordo 214 hombres porque la tropa era 150 en número[300], pero en 1853 esa guarnición se redujo a 30, constando de un capitán de fragata (como comandante, quien ya por entonces era Juan Noel), cuatro alféreces de fragata, dos guardias marinas, un contador, un segundo piloto, un condestable, un contramaestre-guardián, cuatro carpinteros y calafates, un cocinero, seis artilleros de preferencia, diez artilleros ordinarios, dieciséis marineros, veintiséis grumetes, dos pajes y dos despenseros, lo que hacía un total de 99.

El casco estaba en buen estado. Hacía 6" en 24 horas.

Ya se hallaba a bordo el piloto Pedro Fuxá, que se vería tan comprometido en el incidente que produjo la pérdida del buque.

Como se refiere en otro lugar de este tomo, la *Mercedes* se fue a pique el 2 de mayo de 1854, con gran pérdida de vidas entre las cuales estuvo la del comandante Noel.

Meteoro

Encontrar los antecedentes de este buque obliga a empeñarse en una tarea detectivesca. Durante el año comprendido entre los mediados de 1866 y 1867 el *Meteoro* se desplaza grandes distancias, en casi una vuelta al mundo, movido por los intereses de varias naciones y varios agentes compradores. Todos ellos ocultan sus verdaderos propósitos y no es fácil encontrar la verdad en los documentos que se pueden examinar, procedentes de los Estados Unidos, Brasil, Australia, Singapur y el Japón. El intento de desentrañar el asunto hace comprender las dificultades que el Perú encontró para proveerse de buques que lo ayudaran en su guerra con España, lo que en buena parte puede excusar los errores técnicos en las adquisiciones, así como los precios excesivos que a veces tuvo que pagarse por ellos. Lo que sigue constituye un resumen de los datos más fehacientes que se pueden extraer de los documentos examinados.

Construído el *Meteoro* en los Estados Unidos, en 1864, con capital privado y presentando características que le permitían dar caza al famoso *Alabama*, el gobierno de la Unión no aceptó adquirirlo. Benjamín Vicuña Mackena quiso aprovechar la oportunidad y llegó a cerrar el contrato de su adquisición para Chile cuando se le mandó a Nueva York a conseguir unidades. Mas las gestiones de España llevaron a los Estados Unidos a vetar la entrega, en aras de la preservación de su neutralidad. Largo tiempo estuvo el *Meteoro* inutilizado en Nueva York. Todo parece indicar que los propietarios usaron un subterfugio para poderlo sacar de la jurisdicción norteamericana, no antes de una nueva detención en Massachusetts, a mediados de 1866.

El 21 de octubre llegó el buque a Río de Janeiro, en oferta de venta, y las fuerzas navales españolas que allí estaban con Méndez Núñez pretendieron comprarlo en 60,000 libras esterlinas, para evitar que lo adquirieran los sudamericanos, ya que consideraban que en manos de éstos era muy peligroso para el comercio de su país. Madrid no aprobó la adquisición, mientras el *Meteoro* estuvo

más de dos meses en Río de Janeiro en espera de la decisión española. A mediados de enero de 1867 zarpó con destino al Japón. Se dijo entonces que éste era un viaje que encubría la venta a Chile, lo cual no parece haber sido cierto pues su alta velocidad le permitía eludir cualquier intento español de detenerlo, si hubiera querido ir directamente al Pacífico sudamericano a través de Magallanes[301].

En los dos primeros meses de 1867 estuvo en Melbourne y en Singapur donde entró al dique; y después de un período de inacción en aguas japonesas fue comprado por el Perú, hacia donde debió partir en abril de 1867 puesto que el 18 de mayo ya el ministro de Marina sabía en Madrid que el buque se hallaba en el Callao[302].

Las características del buque al incorporarse a nuestra fuerza naval eran (dimensiones en pies): eslora 264, manga 34, 6 pulgadas, puntal 27, 7 pulgadas, calado a proa 15, calado a popa 18, desplazamiento 1,121 toneladas americanas, equivalentes a 1,600 españolas.

Fue el *Meteoro* una fragata de muy sólido casco de madera, con propulsión de hélice. Su máquina era de 280 caballos.

Podía llevar 300 toneladas de carbón con lo cual lograba más de diez días de autonomía en la mar, y su velocidad era de 15 nudos, llegando a 20 si utilizaba también su velamen.

Durante los últimos años de la década de los sesentas, especialmente en 1868 y en relación con la revolución contra Prado y su renuncia, se encuentran varias referencias sobre este buque, en los documentos oficiales de la Armada. En la *Guía política...* de 1871 figura "el vapor *Meteoro* de 250 HP y 2 cañones Parrot, al mando del capitán de corbeta Manuel Marcelo Proaño"[303].

Nicolás Rodrigo

Barca que pertenecía a Jorge Fernández, quien la alquiló al Gobierno cuando las relaciones con el Ecuador se hicieron tirantes. En 1857 estaba ya trasladando carbón, en cantidad de 366 toneladas[304] y en los finales de setiembre de 1859 salió en el convoy de diez buques que resguardaban la *Amazonas* y el *Tumbes* y en el cual viajaba el general Castilla al frente septentrional[305].

Noel (*vide Apurímac*, el primero con este nombre)

Al primer buque que recibió el nombre de *Apurímac* (que antes había sido el norteamericano *Quickstep*, que figura en esta relación), se le cambió el nombre a *Noel* en homenaje al capitán de navío Juan Noel, quien murió hundiéndose con la fragata *Mercedes*, nave que comandaba, el 1° de mayo de 1853.

Este buque fue incorporado en la Marina de Guerra en circunstancias políticas difíciles para el gobierno, lo que explicaría que las características que se le atribuyeron por entonces estuvieron infladas en cuanto a las cifras, y que el armamento que se le puso resultase excesivo para el tamaño y la estructura del buque. En octubre de 1854 no se hallaba en buen estado y el comandante pidió reparaciones, especialmente de la máquina[306]. Los datos que consignó en un documento del 4 de agosto de 1854 fueron los que se indican.

En cuanto a sus dimensiones y desplazamiento se daban las que siguen: eslora 171 1/2 pies, manga 28 y 4 pulgadas, puntal 15, quilla limpia 161 1/2, tonelaje, 683.

Máquina con una potencia de 200 caballos de fuerza.

Tales características, así como la potencia de sus máquinas, no corresponden a los datos que aparecen en el inventario original del *Quickstep* cuando se le compró, lo que puede deberse al empleo de dos clases de medidas diferentes.

Artillería: 2 cañones de 68 con peso de 65 qq, 57 lbs. cada uno, 4 íd. de 24 pr. con peso de 25 qq 57 libras cada uno y un cañón de 4 pr.

Municiones y artificios: 60 bombas con espoleta para el calibre de 68, 70 sin espoleta, 100 balas de 68, 9 tarros de metralla para íd., 6 medios tarros, 25 sacos de metralla, 14 quintales de pólvora de cañón, 5,000 cartuchos de fusil a bala, 4,000 cartuchos para carabina y pistola y 100 balas del calibre de 24.

Armas menores: 50 fusiles fulminantes, 20 carabinas íd., 27 pistolas íd., 30 espadas con vaina, 24 chuzos, 40 sables con vaina, 24 hachuelas de abordaje, 50 bayonetas, 90 espoletas de cobre, 40 cananas para fusil, 40 íd. para pistola, 8,000 fulminantes para fusil, 4,000 íd. para carabina y pistola, 1,000 íd. para cañón, 2 llaves para los cañones de a 68 y 4 íd. para los de 24.

El casco en reposo y en movimiento hace de una y media a dos pulgadas de agua por hora y por consiguiente debe calafatearse del cobre para arriba. El cobre se halla en muy mal estado y necesita mudarse[307].

Dotación: 4 oficiales de guerra, 2 oficiales mayores, 3 grumetes, 1 maquinista, 3 contramaestres, 1 patrón de lancha, 2 herreros, 2 carpinteros, 1 sangrador, 3 ayudantes de máquina, 8 fogoneros, 1 carbonero, 2 dependientes de provisión, 2 brigadieres de artillería, 42 íd. de infantería, 14 artilleros de preferencia, 12 íd. ordinarios, 11 marineros, 22 grumetes. Total: 141.

Oficiales de guerra: 2° comandante capitán de corbeta graduado Benjamín Mariátegui, teniente 1° graduado José Becerra, teniente 2° graduado Pedro F. Suárez, íd. íd. íd. Federico Tudela, alférez de infantería Juan B. Mansilla, maquinista Alejandro Mackenzie. Oficiales mayores: contador oficial segundo Federico Fernandini, médico cirujano Domingo Castañuela, guardias marinas Aurelio Arrieta, Hipólito Cáceres y Miguel Grau[308].

Según Melo, la plana mayor del *Noel* fue una de las que más sufrieron con las bajas del servicio que el general Castilla ordenó en 1855 al triunfar su revolución contra Echenique: su comandante, su segundo comandante, tres oficiales y tres guardias marinas fueron separados del servicio[309].

Poco después se le cambió el nombre a este buque, dándole el de *Izcuchaca*[310].

Pachitea

Vapor mercante, de madera y de 800 caballos de fuerza, que en 1869 se compró en los Estados Unidos para que cooperara en el remolque de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*, de Nueva Orleans al Callao[311].

En 1871 se entregó este vapor a Enrique Meiggs[312].

Panamá

Pontón que, estacionado en las Chincha, sirvió de depósito de combustible. En octubre de 1855 su comandante comunicó que era notorio el mal estado del

casco "pues de 13 pulgadas de agua que hacía por día, ha llegado últimamente hasta 68 pulgadas, de manera que hay continuamente que ocupar a la gente en las bombas"; y que a ello contribuían las 180 toneladas de carbón que tenía abordo y que lo hundían[313]. El gobernador de las islas procedió a descargarlo para que se pudiera remolcar el pontón[314].

Al comenzar el mes de julio de 1857 el Comandante General de Marina ofició al ministro del Ramo que el pontón *Panamá*, que había permanecido en las islas Chincha sirviendo de depósito para los buques de guerra, hacía agua hasta el punto que era peligroso que personal naval permaneciera abordo, por lo que sugería que después de aprovechar la madera útil se le echara a pique cerca del muelle nuevo del Callao[315]. El Presidente Provisorio dispuso que se sacara el pontón a pública subasta[316].

Peytona (vide Lerzundi)

Construido en Filadelfia en 1853[317] fue comprado este vapor por el general Vivanco, en Chile, al comenzar su revolución contra Castilla, en 1856, y pagando "a costa de onerosísimos contratos de guano"[318]. El buque llegó a Islay con tripulación adicta al caudillo arequipeño, la que "quería contratarse para seguir la campaña", según carta de T. Pacheco[319]. De allí salió a esa "campaña" con el nombre de *Lambayeque*, la que no duró mucho. Al fracaso de la revolución, el mismo año 1857, el gobierno constitucional tomó el vapor al que denominó *Lerzundi* en honor del general del mismo apellido que acababa de morir en el Cusco defendiendo a Castilla[320].

En 1858 se le sacó a remate en pública subasta y no se presentó postor que ofreciera las dos terceras partes del valor de la tasación[321].

En 1860 se establecieron tratos con la Fundición Caledonia, de Valparaíso, para colocar calderas nuevas a este buque[322]. Parece que no se llegó a ningún resultado. Según otros documentos, es de suponer que se mandaron hacer calderas para este vapor en los Estados Unidos[323].

Punta de Lobos

El bergatín-goleta *Margarita (vide)*, que fue apresado por realizar contrabando de guano, se incorporó a la fuerza naval, durante la expedición al Ecuador, con el nombre *Punta de Lobos*[324].

Quickstep (*vide Apurímac*, el primero con este nombre)

Con fecha 9 de diciembre de 1852, desde Panamá, Willian Miles, agente especial del Departamento de Estado, informó al Secretario de Estado que [el 24 de noviembre precedente] el vapor *Quickstep*, de bandera norteamericana [construido en Filadelfia en 1851] se encontraba en el Callao, pues había sido comprado por el gobierno peruano, en US$ 35,000 por intermedio de nuestro cónsul en Panamá. Al parecer esa operación comercial causó ciertas dificultades diplomáticas, pues en los Estados Unidos se cuestionaba la actitud del propietario [Pedersen] que al parecer estaba contra una cláusula de garantía existente en un tratado de neutralidad entre los Estados Unidos y Nueva Granada[325].

ANEXO AL CAPITULO

Según los datos que aparecen en el legajo que contiene los documentos de compra, inclusive el inventario[326], se trataba de una goleta de 577 toneladas, con una máquina que desarrollaba 100 caballos ("pero se puede forzar hasta 125") y con hélice "de tornillo". Sus dimensiones, en pies ingleses, eran: eslora 126, manga 24, puntal 12, tonelaje 577 76/96.

Se llamó al buque *Apurímac* y fue el primero que llevó este nombre.

Quito

Vapor mencionado en correspondencia oficial de 1864, con motivo de que se nombra como su comandante al capitán de fragata Alejandro Muñoz[327].

Rayo

"Vapor viejo de madera" que en viaje con artículos de guerra (durante el período de adquisiciones a que llevó la agresión de la escuadra española que se apoderó de las islas Chinchal fue necesario varar en Cartagena para evitar su pérdida total. La carga que contenía se perdió en su mayor parte y "el vapor repuesto a flote fue a rematarse en Boston" por una cantidad muy pequeña[328].

Existe en el Archivo un documento de Colombia en el cual, en 1867, se aceptan los servicios de los oficiales y otros tripulantes[329].

Bedoya dice que se compró en 1866 en los Estados Unidos y que llegó en 1867, datos que parecen inciertos[330].

Rímac

En el tomo de la *Historia Marítima del Perú* que ha estado a su cargo, el Dr. Denegri ha expuesto las circunstancias en que se decidió la adquisición de un vapor de guerra, en 1844, así como las comisiones navales que se enviaron a Europa y los Estados Unidos y la construcción del *Rímac* en este país. Presenta el mencionado autor, también, el formulario que expresa el estado general en que dicho vapor de ruedas ancló en el Callao, el 27 de julio de 1848[331]. Esa abundante información nos releva de consignar aquí los antecedentes con que el buque llegó a la mitad del siglo XIX, por lo cual nos concretaremos a exponer lo relacionado al corto lapso de su situación desde 1850 hasta que tuvimos la desgracia de perderlo, el 1° de marzo de 1855.

Como no podía dejar de suceder debido a nuestra inexperiencia en el manejo de vapores, los comienzos de su comisión fueron difíciles y el Perú hizo notar a los constructores lo que consideraba faltas con que el buque había llegado, lo cual no fue admitido en los EE.UU., con el apoyo de nuestro representante diplomático. En 1850 se mandó construir nuevas calderas y poco después se hicieron arreglos en la chimenea, de modo que en las pruebas a que se le sometió en 1853 se comportó bien[332].

En 1854 se renovaron sus dificultades y hacía agua, por lo cual su comandante pidió reparaciones, lo que sólo se atendió en parte, obligándosele a salir. Además, a la caída de Echenique su dotación fue duramente castigada y se nombró

comandante a un joven inexperimentado. Estas pudieron ser circunstancias que se conjugaron con otras para ocasionar la perdición del buque, el 1º de marzo de 1855, en la forma que se expone en otra parte de este libro.

Es interesante consignar la dotación del buque quince días antes de su pérdida: comandante, capitán de corbeta Carlos Castro, segundo comandante teniente segundo Luis Galindo, alfereces de fragata Prudencio León y Eduardo Robinson, teniente de infantería Santiago Romero, maquinista Carlos Daynes, contador oficial de 3ª Ricardo Palma, segundo piloto Pedro Fuxá, médico-cirujano Domingo Castañeda, guardias marinas Enrique Pasaje, José Román, Toribio Oliva, Federico Verdeguer y Manuel Farfán.—3 contramaestres y guardianes, 1 patrón de lancha, 1 herrero y cocinero, 2 carpintero y calafate, 1 sangrador, 3 ayudantes de máquina, 8 fogoneros, 6 carboneros, 2 dependientes de provisión, 2 brigadieres de artillería, 33 brigadieres de infantería, 12 artilleros de preferencia, 12 artilleros ordinarios, 14 marineros y 8 grumetes. Total 121[333].

Rosalía

Barca chilena de propiedad de Jorge Fernández que fue alquilada en las postrimerías de la guerra civil de 1854 por la Comandancia General de Marina[334]. Había prestado servicios en el Perú, al finalizar el conflicto político de ese año, pues se encuentra una comunicación de Valle Riestra al Ministro de Guerra y Marina diciéndole que "es la mejor contrata que ha podido hacerse para llenar los deseos del gobierno, en el estado... de inseguridad que presenta la guerra [civil]"[335]. Se le empleó nuevamente en 1859 para la campaña al Ecuador[336]. Embarcó 60 caballos, pasto fresco, un escuadrón de los Húsares, un batallón de artillería y partió en el largo convoy que zarpó del Callao, con el general Castilla, el 30 de setiembre de 1859[337].

Sachaca (vide Arauco)

Como se ha expresado al tratar del *Arauco,* a partir de 1859 comenzó a llamarse *Sachaca,* armándosele para la expedición al Ecuador. A consecuencia de ello quedó como muestra un "Estado general..." de 1859 que expresaba los siguientes detalles: en cuanto a dimensiones y calado en pies tenía 144 de eslora, 22 pies 6 pulgadas de manga; 11 pies 6 pulgadas de puntal, 128 pies de quilla limpia, 12 pies de plan, 8 pies de calado de popa, 9 pies de calado de proa, medía 319 toneladas[338]. Sigue un documento expresando lo que se consigna a continuación.

A la maquinaria se le han hecho reparaciones y se encuentra en buen estado.

Arboladura: un palo mayor, un mastelero, una cangreja mayor, un palo trinquete, un mastelero, una verga de trinquete, una íd. de velacho, una íd. de juanete, un trinquete cangreja, un botalón de foque, dos tangones rastres y una verga cebadera.

Velamen: una mayor, un trinquete redondo, un velacho, un juanete, un trinquete de cuchilla, una trinqueta, una trinquetilla, un foque, un toldo nuevo, un toldo viejo, dos trinquetes de botes en buen estado.

Armamento: un cañón de 18 con todos sus útiles; dos cañones de 4 con todos sus útiles, 900 libras de pólvora, 300 estopines, 120 balas de 18, 25 palanquetas,

90 balas de 4, 90 balas de 12, 20 libras de pólvora, 20 fusiles, 20 sables 10 hachuelas, 10 chuzos, 22 cuchillos, 18 cananas, 1,000 tiros de fusil a bala, 8 carabinas Sharp, 80 tiros de íd., 1,000 fulminantes.

El casco es forrado y clavado en cobre. Como se ha dicho, fue construido en Londres en 1835; hace 18 pulgadas de agua en puerto, y en agitación, 24.

Jarcia: jarcia de trinquete de cuatro obenques, dos burdas de velacho, una íd de juanete, una jarcia mayor de 3 obenques, 2 estais, dos burdas de juanete y 2 estais, todo en mal estado.

El buque tenía en 1859 la siguiente dotación: teniente segundo graduado José Rodríguez, alfereces de fragata Pedro Ortiz y Joaquín Escobar, alférez de artillería de marina Fidel Cater, subteniente de infantería Ignacio Pastor, guardias marinas Manuel García y Francisco Charún, contador oficial 3º Juan Márquez y tercer piloto práctico Pablo Rodríguez.— 24 brigadieres de infantería, 2 contramaestres y guardianes, 1 carpintero, 1 calafate, 1 cocinero de equipaje, 1 artillero de preferencia, 3 artilleros ordinarios, 16 marineros, 18 grumetes, 4 pajes, 3 maquinistas, 3 fogoneros, 3 carboneros, 2 dependientes de provisión. Total 82[339].

Según documento oficial de 1864, tenía doble forro de modo que resultaba "más fuerte y de mejores maderas que el vapor *Lerzundi*"[340]

La *Memoria de Guerra y Marina correspondiente a 1864* dice habérsele carenado "de firme, del 62 al 63, en el Callao, quedando en estado de desempeñar cualquier comisión". Añade que "aunque armado, debe reputarse como buque 'aviso' y también como pequeño 'transporte' de confianza; bajo tal concepto lo usa el Gobierno"[341].

Según Bedoya fue vendido en 1868[342].

Santa María

En Nueva York "Fernando Casós, como agente del gobierno peruano, el 15 de octubre de 1865 firmó con Riboz y Muñoz, comerciantes de aquella plaza, un contrato por el cual compró dicho vapor y 3,000 rifles por la cantidad de 138,650 pesos... El 9 de noviembre del mismo año el *Santa María* condujo de Nueva York a Colón 7,926 fusiles rayados y 3,000 americanos, 440,000 cartuchos, 15,000,000 de fulminantes, una caja de moldes para balas y otra caja de moldes de piezas o instrumentos para desarmar. Después de llegar a Colón el *Santa María* debía navegar entre Cabo Verde y Montevideo para apresar a la fragata española *Aránzazu* y dar libertad a Castilla.— Salió de Colón y arribó a la isla de la Antigua el 26 de diciembre. Después de haberse provisto de lo necesario para su navegación volvió a partir y desapareció. Jamás llegó a las escalas siguientes que eran Cabo Verde y Montevideo y fue considerado náufrago"[343].

Simetría

El buque *Simetría*, de 900 toneladas, figura en documentos oficiales desde 1857.

En enero de 1863 se decidió sacar a remate al pontón *Simetría*[344], pero se suspendió la orden en vista de que estaba, afirmado con anclas y cadenas, prestan-

do ayuda en la isla de San Lorenzo, en el reflotamiento de la *Callao*[345]. El 8 de mayo de 1864, en esa misma isla, se fue a pique "con las calderas viejas del dique y las bombas de Crosby y Cía"[346].

Tirone

La muy difícil situación diplomática que existía con Bolivia durante los finales de 1853, explica la adquisición de la fragata *Tirone* y que el primer registro oficial de este buque sea durante el servicio que prestaba en Arica, el 16 de diciembre de 1853, bajo el comando del teniente primero Manuel Palacios. Por entonces sus condiciones y características eran las que a continuación siguen.

Sus dimensiones en pies eran: eslora 133, manga 28, puntal 21, calado de popa 17 1/2, calado de proa 15.

Poseía el siguiente velamen de cuchilla: 1 mesana, 1 trinquetilla, 1 foque; y el siguiente de cruz: 1 trinquete, 1 velacho, 1 juanete proa, 1 mayor, 2 gavias, 1 juanete mayor, 1 sobre mesana y 1 perico.

No llevaba por entonces cañones ni armas menores y conducía 1,500 tiros de fusil y 2,000 fulminantes, habiéndose consumido algunos de los que originalmente recibió, en tiros de ordenanza y de fogueo hechos por la guarnición.

El casco hacía en reposo 1/4 de pulgada de agua por hora, y 3/4 en agitación.

Además del comandante, tenía un alférez de fragata, 2 guardias marinas, un contador, un segundo piloto, un alférez de infantería. El personal subalterno se componía de 3 contramaestres-guardianes, 1 cocinero, 1 carpintero, 1 calafate, 2 dependientes de provisiones, 12 soldados de guarnición, 8 artilleros de preferencia, 1 artillero ordinario, 3 marineros, 21 grumetes. Total 64[347].

A mediados de 1854 la fragata fue sometida a un reconocimiento técnico y la Junta del Departamento dictaminó que el buque se hallaba en completo estado de inutilidad y que lo más conveniente era rematarlo en lugar de que entrara a una costosa carena[348]. No debió haberse atendido esa recomendación pues cuando se produjo el conflicto con Ecuador se le llevó al Callao, y sirvió como transporte en la expedición al Norte[349]. Sin embargo, en 1867 se la había entregado a la compañía de navegación que se formó, en calidad de pontón[350]. A esa situación de pontón volvió una vez que terminó la campaña del Norte.

Titicaca

En el segundo semestre de 1850, y en condiciones extrañas pues todo lo referente a este buque comprado en el extranjero sólo se vino a conocer a base de pruebas a que se le sometió en el Perú, a su llegada, se compró un vapor con máquina de una fuerza que se calculó en 20 a 25 caballos, de nombre *Titicaca*, sin que la Comandancia General de Marina tuviera en ello ninguna intervención. Se encontró que las características estructurales que recién se conocieron lo hacía un buque peligroso, que su marcha "en calma o con ventolinas si había alguna marejada, no pasaba de cuatro millas por hora y que en casos de vientos fuertes o de temporal tendría que tomar puerto" para refugiarse. Su radio de acción era pequeño y el costo de su mantenimiento iba a ser de 750 pesos mensuales. El ajustamiento de haberes del *Titicaca* el 25 de noviembre de 1850 indicaba una dotación encabezada por un teniente segundo que recibiría 88 pesos mensuales[351].

ANEXO AL CAPITULO

Comunicado que fue el informe naval, el 7 de junio de 1851 el ministro del Ramo consideró que las pruebas mostraban que "no se había logrado el objeto para que fue comprado [el buque]", y dispuso que se le retirara del servicio y se depositara en el Arsenal todo su armamento y "artículos de diferentes cargos". La resolución ministerial al respecto, disponía que se dirigiera una nota al Encargado de Negocios del Perú en el Ecuador, lo que parecería indicar que esta representación diplomática tuvo algo que hacer con la adquisición del *Titicaca*[352].

Al comenzar abril de 1855, el Comandante General de Marina dio a saber al ministro del Ramo que ya no era posible mantener a flote el *Titicaca* "porque la cantidad de agua que hacía era excesiva y era físicamente imposible achicarla", razón que lo había llevado a disponer que se le varase en la playa fronteriza del Arsenal, para evitar que se fuera a pique en su fondeadero y para extraerle la maquinaria y otras cosas útiles, y que en cuanto al casco "se podrá subastar si hay quien lo quiera"[353].

Tumbes

Se mandó construir, como el *Loa*, por resolución suprema del 4 de agosto de 1852, tomándose como modelo el guardacostas de S.M.B. *Argos* construido por Green en 1851[354]. El 2 de marzo de 1853 se firmó por £e 8,700[355] la contrata con *Richard and Harvey Green*, de Blackwall, Inglaterra. El 15 de abril de 1854 se echó al agua y el 25 de junio entró al dique seco de Green, para forrarse en cobre. El 24 de julio de 1854, en el *East India Dock*, se hizo la primera prueba de la máquina. Después hubo varias otras realizadas en el río, en un espacio de 12 millas[356].

Sus dimensiones y desplazamiento, en pies, eran: eslora entre perpendiculares 147 pies 6 pulgadas, quilla limpia 133 pies 3 pulgadas, manga 24 pies, puntal 13 pies 6 pulgadas, toneladas 400[357].

Sus máquinas fueron construidas por *James Watt & Co.*[358]; el precio, de £e 50 6s 9 1/2 p. por caballo de vapor[359] y tenía hélice de quitaipon[360]. Salcedo explicaba como sigue sus características: consta de "dos cilindros de oscilación" que tienen 37 pulgadas de diámetro y producen 40 r.p.m. La carrera de los pistones es de 3 pies. Dispone de una bomba de aire y una sola caldera tubular de fierro que tiene sobre las hornillas 71 pies cuadrados; su superficie de calentamiento es de 2,205 pies cuadrados. La presión del vapor es de 15 libras por pulgada cuadrada. La chimenea es de fierro y su altura desde los fogones hasta la parte superior es de 33' 8". La mariposa [hélice] es de metal, de dos aspas, y tiene once pies de paso, 9 pies 1 pulgada de diámetro y 1 pie 5 pulgadas de ancho. Hace 93 r. p. minuto[361].

Además estaba arbolado con tres palos reales con sus respectivos masteleros, un bauprés y su botalón. El trinquete tenía tres vergas, seis botalones de alas y un pico el mayor; y el de mesana, un pico y una botavara[362].

En las carboneras cabían 68 toneladas de carbón de piedra que a razón de once de consumo diario, eran suficientes para 6 días de navegación a vapor. Además había una máquina para condensar agua dulce cuando faltaba para el suministro a la dotación. También existía una bomba de incendio[363].

Salcedo dio a saber que "llevará en los tercios dos cañones de a 32, de segunda clase; esto es, como los de la batería de la Apurímac"[364]. Según documentos posteriores del Archivo del Museo Naval[365], las dos piezas "están al centro"[366] y se trataba de dos colisas de 45 qq de peso cuyo alcance máximo era de 3,000 varas[367]. Volviendo a Salcedo, éste sigue diciendo: "Las carronadas de este

buque y del Apurímac llevarán hechas sus cureñas de modo que desde la cubierta se pueda, con un ángulo de 45°, ofender a las cofas enemigas en caso de abordaje; y los cañones de bronce de los salvavidas, colocados convenientemente en las mesas de guarnición, servirán para proteger los portalones en caso de abordaje en botes, en que no es posible hacer uso de la artillería por la inmediación de las embarcaciones. Dichas dos piezas llevarán además cureñas separadas para usarlas en tierra en caso de desembarque"[368].

En cuanto al casco, Salcedo informó como sigue: "Llevará forro de 4 1/2" en cuatro hiladas; siendo todo el resto de tres de popa a proa, todo de roble y encina". Tendrá "52 platinos diagonales... cada una de las cuales tiene 42 pies de largo y abraza 22 cuadernas". "De quilla a borda irá empernado con cobre, y así mismo sus cubiertas, con excepción de los entrepuentes, que irán clavados con hierro galvanizado y sujetos con metal amarillo; y toda la pernería y clavazón del interior, forro, etcétera, será de fierro galvanizado. Los cabezos de los cabrestantes, bitas, cabillas de popa y proa y números de los cañones serán de metal amarillo"..."En la proa llevará un lagarto color bronce y a popa dos soles y las armas nacionales en el centro, todo de metal amarillo"[369]. A tales datos, un documento de 1864 agrega los siguientes: "Los fondos son el olmo de roca [¿?], de 3 1/4 pulgadas de espesor hasta un pie bajo su línea de flotación en roscas, desde cuyo punto su tablazón es de teca de la India, y de roble inglés en las piezas de vuelta, cuyo espesor aumenta hasta 4 pulgadas que tienen los cintas, disminuyendo gradualmente hasta la regala, en donde sólo es de 1 3/4". "De quilla a borda la pernería pasante es de cobre; su clavazón exterior, de metal amarillo; y la interior de fierro galvanizado". "El forro interior es proporcional al exterior". "El cobre superior de quilla es de 28 onzas el pie cuadrado. Para la sujeción del timón tiene 4 machos y hembras. Sus cubiertas son de pino de Oregón...; la superior, de 4 pulgadas de ancho y 3 pulgadas de grueso, va asegurada con clavos de metal; la de sollado es de 7 pulgadas de ancho y 2 1/2 de grueso. El espesor y dimensiones de su maderaje interior, como baos, durmientes, barengas, etc. corresponden a buques de mucho mayor porte; el espacio entre diagonales es de 2 1/2 pies; el número y tamaño de las curvas, llaves y busardas de fierro son desproporcionadas al tamaño del buque por su mucha solidez. En su bodega tiene 16 tanques de fierro que contienen 3,454 galones de agua en su despensa, uno de 250 galones de ron"[370].

Vinieron con el *Tumbes* las siguientes embarcaciones: una falúa de 35 pies forrada en cobre, de 14 remos, con una carronada de a 9; una segunda de 32 pies, de 12 remos; otra de 30 y de 10 remos y un serení de 28 pies. Dos disponían de fogones a fin de poder armar cocina en comisiones...[371].

En su primer mes de vida, y a pesar de que la máquina sólo se había movido 234 1/2 hs. en dicho lapso, el buque tuvo que ser reparado tres veces y las tres veces en el embrague del eje de cola y hélice. En el reconocimiento que al *Tumbes* y *Apurímac* se les hizo en Río de Janeiro se encontró que la avería que por tercera vez tenía el *Tumbes* era debida a que a las piezas rotas "los fabricantes no les dieron, sin duda por economía, el espesor correspondiente, notándose que el metal es de la peor calidad porque se ve que el zinc excede a la cantidad del cobre de la mezcla". Se fundieron las piezas necesarias, en el arsenal del Imperio[372].

Zarpó de Londres el 4 de junio de 1855 al Callao, donde llegó después de 92 días de viaje[373].

ANEXO AL CAPITULO

En 1861 se ordenó la construcción de nuevas calderas para el *Tumbes*, que llegaron en el *Mogul*[374]. A finales de 1864 el Ministro de Marina decía que "armado de dos colisas no ha dejado desde 1855 de estar en continuo movimiento"[375]. Estuvo en el combate del 2 de mayo de 1866, en el cual se mostró intrépido no obstante su pequeño tamaño.

Ucayali

Anteriormente había sido el *Cherokee*[376], que construído en Penbruke (Inglaterra) en 1842, y conducido en piezas al Canadá para que sirviera en el lago Ontario, fue armado para el servicio de S.M. Británica, en el arsenal de Kingston, Canadá, en 1842, y adquirido por el Perú en Nueva York, a insinuación del cónsul Joaquín J. de Osma[377], después que hacía poco (4 meses) había sufrido un recorrido en el dique gubernamental. Nuestro cónsul contrató a la firma de ingenieros *Edsall & Bryan Shipwright* para que inspeccionara el buque, lo que hicieron en el *Atlantic Dock*, de Brooklyn, el 17 de octubre de 1852. El informe de inspección fue bastante favorable, característica que también presentó el de las máquinas y calderas, que estuvo a cargo de la firma *William Pease Engineer*, por lo cual se conviene en la compra, por 68,000 pesos[378]. (Los datos que siguen se basan, en buena parte, en los informes de inspección y en una copia del registro otorgado al buque en Kingston, Canadá, el 5 de junio de 1852).

La compra se aprobó mediante la resolución suprema expedida el 25 de abril de 1853[379].

En opinión del ministro Osma, el *Cherokee* "siendo del porte del *Rímac* tenía sobre éste las ventajas de mejor máquina, cubierta más despejada y mejor distribución en entrepuentes"[380]. Por el vapor, su refacción, sus aprestos y gastos de viaje se abonó la suma de 110,000 pesos, más £ e 3,383 que el Capitán tomó en préstamo del gobierno del Brasil[381].

Según mediciones hechas en la Aduana de Boston eran sus características, en pies ingleses, las siguientes: eslora 149 6/10, manga 30 9/10, puntal 14 4/10 y desplazamiento 800 48/95 toneladas. Las dimensiones que en 1864 dio un documento oficial, seguramente por haber empleado otro sistema de medidas, fueron: quilla limpia 161 pies, eslora 180, manga 35, puntal 16, calado a popa 8, calado a proa 7, desplazamiento 860 toneladas[382].

El *Cherokee* era un bergantín y en sus dos mástiles el velamen que usaba se puede deducir de las velas de respeto que lleveba cuando se le compró:

1 Fore jibs	*1 Boom mainsail*
1 Stag sail	*2 Top must studding sails*
1 Inner jib	*1 Square foresail*
1 Fore topsail	*1 Main frysail*
1 Main dos	*1 Fore do*
2 Gaft topsail	*1 Lower studding sail*

El velamen mencionado era suplementario pues el *Cherokee* era un vapor propulsado por ruedas de paletas, con una sala de máquinas de 56 8/10 pies de longitud. Las máquinas habían sido construídas por *Mandship. Son & Field*, de Londres. Eran de baja presión, de doble palanca lateral, de 220 H.P.

El *Cherokee* tenía dos cubiertas. Su casco era de encina de grano fino, y muy sólido en sus fondos remachados y con amarras diagonales de hierro[383].

En 1853 comandaba el *Ucayali* el capitán de corbeta Benjamín Mariátegui y tenía consigo la siguiente tripulación: teniente segundo Pedro Suárez, alfereces de fragata Abel Raygada, Federico Lara y Alejandro Faura, teniente de infantería Mariano Hurtado, primer máquinista William Jones, guardias marinas Juan Távara, José María Vargas, Miguel Miranda, Federico Palacios, Juan Cobián y Gregorio Miró, oficial tercero contador José Félix Ramírez, cuarto cirujano Mariano M. Albornoz, segundo piloto Eusebio Marat.— 3 contramaestres y guardianes, 1 patrón de lancha, 2 herrero y cocinero, 2 carpintero y calafate, 1 sangrador, 3 ayudantes de máquina, 9 fogoneros, 6 carboneros, 2 dependientes de provisión, 1 brigadier de artillería, 18 íd. de infantería, 12 artilleros de preferencia, 10 íd ordinarios, 7 marineros, 11 grumetes. Total 87[384].

Al comprársele, el buque vino con dos colisas a la Paixhan, de 32 pr., y 4 cañones de 24 pr. en la batería. Pero algunos años después, como la cubierta se hubiera debilitado, se rebajó el peso de cañones[385].

Llegó al Callao el 14 de noviembre de 1853, con capitán y dotación extranjeros[386].

En los primeros meses de 1861 el buque fue reconocido por dos comisiones que no estuvieron muy de acuerdo sobre si valía la pena gastar en conservarlo. El 16 de julio de ese año el Gobierno dispuso que se le sacara del servicio activo, con lo cual pasó a la categoría de pontón[387]. Sin embargo, dada la grave situación internacional se le montó cañones para que contribuyera a la defensa del Callao[388].

Unión (vide América)

A fin de que la figura histórica de las corbetas francesas aparezca lo más clara y completa que sea posible, en el artículo sobre la *América* hemos presentado todos los antecedentes que existen en documentos extranjeros de 1863-1865 y que nos ha sido posible conseguir, en relación a su construcción y compra. No vamos a repetir esa información aquí, al ocuparnos de su gemela la *Unión*. Lo que en este artículo deseamos es consignar el registro oficial de esta última corbeta, tal como aparecía en un "Estado General" de 1869. Como los datos que ofrecemos son copiados *ad literam* de tal documento, si el lector compara las cifras que de las dimensiones, desplazamiento, potencia de máquinas, y otras se dan, con las cifras que en 1864 correspondieron a su buque gemelo, se notará que existen diferencias resaltantes. Este es un asunto respecto al que hemos insistido, en relación con varios buques, y del cual poco o nada se ha dicho en el pasado al tratar del material a flote desde el punto de vista histórico. Infortunadamente lo último ha dado lugar a discrepancias entre autores, que injustamente se han atribuido a ignorancia o descuido pero que casi siempre se deben al empleo de unidades de medida diferentes entre sí por tratarse de que son propias de también diferentes países.

Según los datos de 1869, las dimensiones y calado son las que siguen, en pies: eslora 243, manga 35 1/2, puntal 17 1/2, quilla limpia 222, plan 23, calado de popa 19, calado de proa, 17 diferencia 2, desplazamiento 1,550 toneladas.

La maquinaria se registra como "francesa, de hélice, del poder de 400 caballos". Se da a saber que se halla en "perfecto" estado de servicio, que no sucede lo

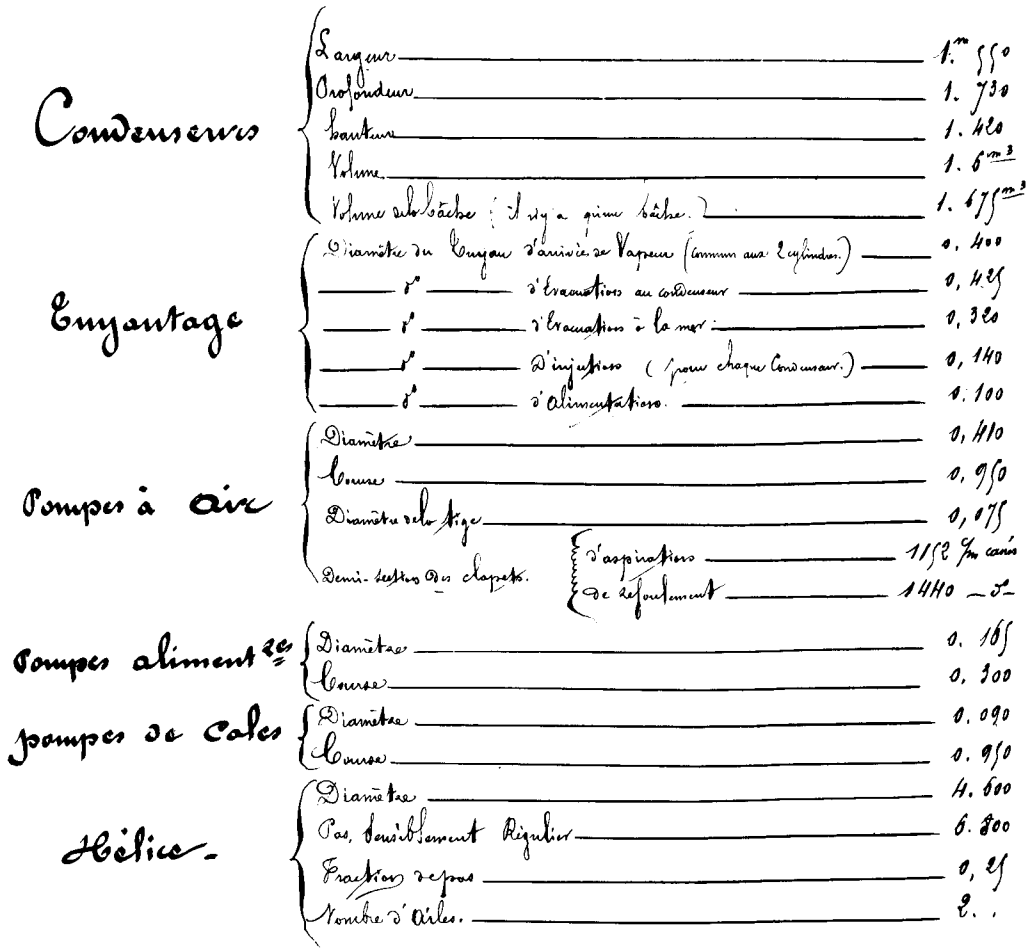
Machines & Chaudières.

L'Appareil moteur est du type bien connu à balle renversée. Des machines Maudslay et comme il ne présente absolument aucune particularité remarquable, nous croyons inutile de lui donner une description détaillée.

Les dimensions principales sont les suivantes.

Appareil Moteur.

Longueur de l'N à l'R des machines	4m, 750
Largeur de tribord à bâbord des machines	5, 250
Hauteur de l'axe de l'arbre au dessus des carlingues de la machine	0, 900
Distance entre les axes des deux Cylindres.	1. 800
Cylindres Diamètre	1. 400
Course des pistons	0. 950
Diamètre de l'arbre de couche aux portées des paliers	0, 290
——— d° ——— d°. ——— des têtes de bielles	0. 300
——— d° ——— des tiroirs aux portées des paliers	0. 120
——— d° ——— d°. ——— des bielles de tiroirs	0. 140
Orifice des Cylindres Longueur des grandes bielles de Centre en centre	1. 800
Largeur	1. 050
Distance entre les bords extérieurs des orifices.	0. 610
Régulateur Hauteur des bandes de tiroirs supérieure	0, 077
——— inférieure	0, 079
Distance entre leurs bords extérieurs	0, 800
Avance à l'admission haut	0, 009
——— bas	0, 019
Avance à l'émission haut	0, 085
——— bas	0, 073
Introduction moyenne	0. 62
Course des tiroirs	0. 280
Section ouverte à l'admission de la vapeur	629 c/m carrés
——— d° à l'Emission ——— d°.	1330 - d°-



Especificaciones de América y Unión
Parte de las especificaciones correspondientes a las máquinas y calderas, de las corbetas construidas en Francia a las que se dieron los nombres *América* y *Unión*. (Archivo Histórico de la Armada, en el Museo Naval del Perú).

mismo con las calderas que soportan hasta 15 lbs. de presión, y que la "mariposa [helice] de bronce puede izarse por medio de aparejo", o desconectarse.

La artillería se presenta como 12 cañones rayados de a 70, y 2 de 8 lbs. para lanchas. Se llevan 76 balas sólidas, 170 "bombas cilindrocónicas" cargadas y 589 descargadas, 626 espoletas de percusión (de madera), de 5,039 lbs. de pólvora de cañón y 150 de pólvora fina, 44 rifles, 46 sables-bayonetas con vainas, 23 puñales, 30 chuzos, 24 hachuelas, 18 revólveres, 46 fornituras para rifles, 30 fundas para revólveres, 4,000 tiros de rifle, 1,840 tiros de revólver, 120 tiros de fogueo para rifle, fulminantes para rifles y revólveres, cohetes de señales y luces de Bengala.

Del casco se dice que es de teca forrado de cobre "desde 1866", y que lleva forros y amarres interiores de enjaretados de fierro y de planchas desde el canto bajo de los baos hasta la línea de agua. Añaden que los baos y las curvas son de fierro dulce y que la cubierta es de pino con plataformas de roble bajo los cañones.

Tenía palos reales de madera del Brasil, masteleros de gavia y de juanete de fierro, cruzamen en los tres palos compuesta de mayores, gavias, juanetes y sobres, bauprés, botalón de foque y petifoque, picos de perico.

Comandaba la corbeta un capitán de navío, el segundo comandante era un capitán de corbeta y había un teniente segundo, un teniente de infantería, cuatro alfereces, cinco guardias marinas, un contador oficial segundo y cuatro maquinistas anglosajones. En la plana menor figuraban 1 contramaestre, 4 guardianes, dos condestables, 2 carpinteros, 2 calafates, 1 herrero, 1 boca-fragua, 1 armero y plomero, 1 sangrador, 2 dependientes de provisiones, 19 artilleros de preferencia, 10 artilleros ordinarios, 21 marineros, 11 grumetes, 5 pajes, 20 fogoneros, 6 carboneros, 8 clases de tropa y 12 soldados de guarnición. Total 137.

Disponía de las siguientes embarcaciones: una lancha de 12 pies forrada de cobre, una falúa de 30 pies con 12 remos, una falúa de 24 pies con 10 remos, un bote de 28 pies con 6 remos, un chinchorro de 16 pies con 4 remos, una chalupa de 23 pies con 6 remos, un *guig* de 38 pies con 6 remos.

Victoria

En el contenido de este libro (Cap. XIII) se han descrito las circunstancias en que se construyó el monitor *Victoria*, así como los sistemas que se emplearon y los resultados que se obtuvieron, que constituye lo más importante de este buquecito que es parte de la historia nacional, dentro de un capítulo tan interesante para la Marina de Guerra del Perú como es el conflicto con España.

Queda poco que decir sobre la tortuguita que resultó el monitor. Parece extraño, pero el hecho de haber sido construído por los hermanos Ramos y no por la Armada ha hecho que en nuestros archivos no exista la información que quisiera encontrar quien investiga. La fuente de datos sobre el *Victoria*, una vez que fue terminado, es Rosendo Melo. Este historiador, quien por entonces era guardia marina, no estuvo en el combate del Callao, pues su buque (*Chalaco*) salió muy poco antes del 2 de mayo a cumplir una comisión en Guayaquil. Pero como era porteño, experimentaba el orgullo que el *Victoria* despertó en los *chalacos* y conoció muy bien al monitor, el que varias veces menciona en su valiosa historia naval. A Melo se debe, principalmente, que hoy se sepa dónde estuvo su "astillero", la resonancia que tuvo en el Callao el lanzamiento al agua, el aspecto que presentaba y sus características generales, que fueron las que se consignan. Sus

dimensiones resultaron 150 pies de eslora, 13 de manga, 17 de puntal y un calado de 12 pies a proa y 13 a popa, que producía sólo 60 centimetros de distancia entre la superficie del mar y la cubierta. Estaba blindado con planchas de hierro y rieles protectores, desplazando aproximadamente 300 toneladas. Su torre giratoria, que resguardaba el 68 pdr. era, en realidad, su única arma ofensiva, pues debido a su muy pequeña velocidad sólo hubiera podido acometer a un buque varado, pues pesaba mucho para ser impulsado por la máquina de la locomotora La Magdalena que se le había instalado.

Vigilante

El pailebote *Vigilante*, que figuró en la década precedente, llegó a los mediados del siglo en muy buenas condiciones generales, las que le permitieron tomar parte en la expedición al Ecuador[389]. Su estado general era el que se indica.

En pies, tenía 62 1/2 de eslora, 57 de quilla limpia, 7 pies 7 pulgadas de manga, 7 pies 5 pulgadas de puntal, 7 de calado a popa, 5 de calado a proa, 78 toneladas y 200 qq de lastre.

Como armamento llevaba una colisa giratoria de bronce de 9 pr., con 100 balas, 10 fusiles, 12 chuzos, 3 qq de pólvora de cañón, 300 cartuchos de fusil, 2 guarda-cartuchos.

El casco se hallaba estanco y en mar agitada hacía 1/2 pulgada de agua por hora. El palo mayor necesitaba cambio.

Comandado por un teniente segundo, tenía un contador, un tercer piloto, 10 hombres de guarnición, dos guardianes, 1 cocinero, dos artilleros de preferencia, 2 artilleros ordinarios, 3 marineros; total 20.

En 1855 se hallaba en Paita "en total ruina"[390], lo cual debió ser un estado temporal.

Para 1862 ya se había vendido[391].

NOTAS AL CAPITULO IX

1. ARREE, Carpeta 5-3, New York, 27 de enero de 1848. Joaquín I. de Osma al Ministro de Relaciones Exteriores.
2. Perú. *Leyes y resoluciones...*, 119.
3. ARREE, Carp. 5-3, Nueva York, 24 de octubre de 1848. Joaquín de Osma a Ministro de Relaciones Exteriores; ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 16, doc. 5, Lima, 8 de enero de 1849, Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de Guerra y Marina.
4. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 16, doc. 15, Nueva York, 10 de abril de 1850. Encargado de Negocios en los Estados Unidos Juan I. de Osma a Ministro de Relaciones Exteriores.
5. AGNP, H-1. O.L. 360-843, 1º a 6 de junio de 1850, y O.L. 375-944, 5 de junio de 1852.
6. AMNP. Comandante General del Departamento de Marina al Ministro del Ramo, Callao, 10 de abril de 1853.
7. AMNP. Comandante General del Departamento de Marina a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 4 y 5 de agosto de 1854, el primero con un anexo de "Estado General" del buque.
8. AMNP. Legajillo de once fojas, encabezado por: Comandancia General de la Escuadra. *Amazonas*, fragata de guerra, 1853, documento Nº 28. Cobija, 26 de junio de 1853, Forcelledo a Ministro de Guerra y Marina.
9. AMNP. "Relación historiada...", ff. 1, 1v.
10. AMNP. "Relación historiada...", 9.
11. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...*, 1858, p. 27
12. *Vide* Marquina y Coloma Porcari, en la lista bibliográfica que insertamos.
13. "Relación historiada" ..., 11
14. AMNP. 1864. "Relación historiada..." de 31 de mayo de 1864.
15. ACEHM, 1860. PAQ:0.1860, s/n, Londres, 30 de abril de 1860, Cónsul en Londres a Ministro de Relaciones Exteriores.
16. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...*, 1864, p. 26.
17. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 1, doc. 21, Tacna, 5 de febrero de 1853, Prefecto de Moquegua a Ministro de Guerra y Marina.
18. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 20, doc. 74. Primer *Apurímac* (ex *Quickstep*), 21 de marzo de 1853, Comandante del *Apurímac* al Comandante General de Marina; *idem*, carp. 54, leg. 5, doc. 13 y carp. 54, leg. 1, doc. 42, de 11 y 19 de abril de 1853.
19. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 20, doc. 73, Arica, 20 de marzo de 1853, Comandante del *Apurímac* al Prefecto de Moquegua.
20. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 26, doc. 44, Nueva York, 18 de julio de 1854, José Manuel Tirado al Ministro de Guerra y Marina; ARREE, carp. 5-3, Nueva York, 4 de agosto de 1854, J.M. Tirado a Ministro de Relaciones Exteriores.

21. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 11 (b), docs. 435 y 440, Gobernador de la Provincia Litoral de Tumbes a Ministro de Guerra y Marina; y ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 1, doc. 215, Paita, 21 de noviembre de 1855, Comandante del *Apurímac* a Gobernador de la Provincia Litoral de Piura.
22. ACEHM, 1860, PAQ:0.1860.9, s/n. Elcorrobarrutia a Jefe de Estado Mayor General, Callao, 24 de febrero de 1860.
23. ACEHM, 1861, leg. 7, doc. 49, Callao, 24 de enero de 1861, Prefecto a Ministro de Guerra y Marina; *idem, idem,* leg. 6, doc. 1, Callao, 1º de febrero de 1861, Elcorrobarrutia a Ministro de Guerra y Marina.
24. ACEHM, 1861, leg. 7, doc. 52, Lima, 4 de junio de 1861, decreto ministerial.
25. ACEHM, 1861, leg. 5, doc. 61, Callao, 5 de diciembre de 1861, Dueñas a Ministro de Guerra y Marina.
26. ACEHM, 1863, s/n, Lima, 15 de octubre de 1863, Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de Guerra y Marina.
27. AGNP, Hacienda, O.L. 464-465, Lima, 1º de julio de 1864, Ministro de Guerra a Ministro de Hacienda.
28. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...* 1864, p. 28.
29. ACEHM, 1866. Paquete 0.1866.4 - Fiscal de la Corte Central Joaquín Torrico al Secretario de Guerra y Marina, Lima, 5 de enero de 1866.
30. Archivo del ACEHM. 1857, carpeta Nº 58, carpeta Nº 15, documento Nº 30. Del Ministro de Hacienda al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 10 de julio de 1857.
31. AMNP. "Relación historiada...", 26.
32. ACEHM—1860, PAQ.0.1860.7, Callao, 2 de diciembre de 1860.
33. ACEHM, 1861, leg. 15, doc. 18, Londres, 31 de mayo de 1861, Juan I. de Osma a Ministro de Relaciones Exteriores.
34. ACEHM, 1861, leg. 13a, doc. 199, Lima, 19 de agosto de 1861, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra y Marina.
35. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1864.
36. AMNP. "Relación historiada...", 29-37; *vide Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1864, p. 26.
37. ACEHM, 1860, PAQ.1860.9, Guayaquil, 9 de énero de 1860. Comandante General de la Escuadra a Secretario del General en Jefe.
38. *Idem, idem,* 15 de enero de 1860, de *idem* a *idem.*
39. *Idem, idem,* 4 de febrero de 1860, de *idem* a *idem.*
40. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1864, p. 28.
41. ACEHM, 1858, carp. 59, leg. 16, doc. 78, Londres, 27 de noviembre de 1858, Ministro del Perú en Londres a Ministro de Relaciones Exteriores.
42. *Vide* ACEHM, 1858, carp. 59, leg. 16, documentos 72 y 78, 15 y 27 de noviembre de 1858, Ministro en Londres a Ministro de Relaciones Exteriores, con anexos.
43. ACEHM, 1859, carp. 50, leg. 16, doc. 30 y carp. 60, leg. 8, doc. 162, de 1º de enero y 17 de febrero de 1859, de Legación a Relaciones Exteriores, y de Gibbs a Ministro de Hacienda, con anexos.
44. *Memoria de Guerra y Marina,* 1858, p. 26.
45. ACEHM, 1860, PAQ:0.1860.9, s/n, 3 de marzo de 1860, Mayor de Ordenes a Secretario de General en Jefe.
46. AMNP, "Relación historiada...", 42.

47. Peru. *Memoria de Guerra y Marina...* 1864, p. 27.
48. AMNP. Comandancia General. Callao, 13 de junio de 1855. Comandante General del Departamento de Marina al Ministro de Guerra y Marina.
49. *Vide* el "Estado general..." del buque, de fecha 13 de junio de 1855.
50. AMNP. Vapor de guerra *Caupolicán*, 1854. Comandancia General de Marina del Callao, doc. 19.
51. *Idem, idem, idem,* documentos 20 y 21, con varios anexos.
52. ACEHM, 1858. Carp. 59, leg. 8, doc. 106, Islay, 19 junio de 1858, Comandante del *Ucayali* al Secretario del General en Jefe.
53. AMNP. Vapor *Noel*, 1854. Comandancia General de Marina, documentos 2, 23, 26, y vapor *Caupolicán*, documentos 19, 20 y 21.
54. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*, 1858, p. 26.
55. AMNP. *Tirone*, fragata, 1853. Comandancia General de Marina, documento 16, Forcelledo a Ministro de Guerra y Marina, el 27 de diciembre de 1853, con anexos.
56. Peru. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*, 1864, p. 27.
57. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...* 1858, p. 27.
58. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...*, 1864, p. 28.
59. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...*, 1858, Anexo 15.
60. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1862, Anexo 11.
61. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...*, 1864, Anexo 14.
62. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 14, doc. 434, Lima, 22 de agosto de 1850, Manuel de Mendiburu a Ministro de Guerra y Marina.
63. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 3, doc. 94, Lima, 10 de setiembre de 1850, Ministro de Guerra y Marina a Comandante General de Marina.
64. *Ibidem.*
65. ACEHM, 1856, 1857, carp. 75, leg. 15, doc. 68, y carp. 58, leg. 8, doc. 48, Londres, 14 de setiembre de 1856 y 16 de marzo de 1857, de Cónsul en Londres a Ministro de Relaciones Exteriores, y de Gibbs Cía. a Ministro de Hacienda.
66. ACEHM, 1856, carp. 57, leg. 1(a), doc. 338, Lima, 25 de diciembre de 1856, Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina.
67. ACEHM, 1858, carp. 59, leg. 1, docs. 186 y 187, Lima, 8 de junio y 8 de julio de 1853, de Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina.
68. ACEHM, 1866, PAQ: 0.1866—2, Callao, 8 de marzo de 1866, Prefecto de la Provincia Litoral al Ministro de Guerra y Marina.
69. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1858, p. 9.
70. *Idem*, 13.
71. ACEHM, 1856, carpeta 57, legajos 12, 15, 1 (a), 4, documentos N°s 36, 35, 67, 225, 105. Del Cónsul del Perú en Washington al Ministro de Relaciones Exteriores, Washington, 18 de mayo de 1856; del Ministro de Relaciones Exteriores al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 25 de junio de 1856; del Cónsul del Perú en Francia y Gran Bretaña al Ministro de Relaciones Exteriores, Londres, 30 de julio de 1856; del Comandante General de Artillería al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 29 de setiembre de 1856 y del Ministro de Guerra y Marina al Comandante General de Artillería, Lima, 27 de diciembre de 1856.
72. ACEHM, 1857, carpeta 58, legajos 18 y 1 (a), documentos 90, 327 y 345. Del Cónsul del Perú en Londres al Ministro de Relaciones Exteriores, Londres,

26 de enero de 1857, el primero, y del Comandante General de Artillería al Ministro de Guerra y Marina, los otros, fechados, respectivamente, en Lima, el 4 de setiembre y el 22 de setiembre de 1857.

73. ACEHM, 1857, carpeta 58, legajo 18, documentos 92, 221, 223. Del Ministro en Londres al Ministro de Relaciones Exteriores, Londres, 29 de enero de 1857; *id. id. id.*, del Cónsul del Perú en Panamá al Ministro de Relaciones Exteriores, 14 de julio y 13 de octubre de 1857.
74. ACEHM, 1858, carpeta Nº 59, legajos Nºs 1 y 19, documentos Nºs 80, 119, 1 y 146. Del Comandante General de Artillería al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 9 de enero, 2 de marzo y 7 de abril, y del Jefe de Obreros de la Maestranza al Comandante General de Artillería, Lima, 28 de mayo de 1858.
75. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 1, docs. 79, 133, Lima, 3 de setiembre y 22 de noviembre de 1855, Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina; y 1858, carp. 59, legs. 16, 1 y 1 (a), documentos 56, 144, 150, 261, 350, Londres, 6 de enero, Ministro del Perú al Ministro de Relaciones Exteriores, Lima, 7 de abril, 10 de abril, 7 de setiembre y 14 de diciembre de 1858, del Comandante General de Artillería al Ministro de Guerra y Marina.
76. ACEHM, 1859, leg. 14, doc. 42, Londres, 16 de marzo de 1859. Ministro en Londres a Ministro de Relaciones Exteriores.
77. ACEHM, 1859, carp. 60, leg. 1, doc. 169. Lima, 14 de abril de 1859; y 1861, leg. 1(a), doc. 353, Lima, 2 de octubre de 1861. Ambos del Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina.
78. AMNP. "Relación historiada...", 9.
79. *Idem*, 21-22.
80. ACEHM, 1861, leg. 1, doc. 206, Lima, 10 de julio de 1861, Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina.
81. AMNP. "Revista de inspección...", 5 de setiembre de 1864.
82. MELO, *Historia*, t. I, p. 205.
83. BASADRE, II, p. 787.
84. AMNP. Comandancia General de Marina, 1846, *Alayza*, fragata, doc. 48, foja 68.
85. BASADRE, II, p. 787.
86. AMNP. Estado general..., 8 de abril de 1864.
87. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1862, Anexo 11.
88. AMNP. "Relación historiada...", 31 de mayo de 1864.
89. DENEGRI, v. 2, pp. 220, 249; Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1862, Anexo 11.
90. AMNP. "Revista de inspección...", 5 de setiembre de 1864, p. 4.
91. Ob. ctda., p. 5.
92. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 11(b), docs, 393 y 395, Piura, 2 y 3 de agosto de 1855, Gobernador a Ministro de Guerra y Marina.
93. ACEHM, PAQ: 0.1860.9, 16 de enero de 1860.
94. AMNP. "Revista de inspección...", 5 de setiembre de 1864, p. 4.
95. AMNP. Estado General..., 8 de abril de 1864.
96. AMNP. Informe de inspección... 5 de setiembre de 1864, p. 4.
97. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1864, p. 27.
98. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 3, doc. 247, Lima, 15 de noviembre de 1855, decreto-ley de Ramón Castilla.
99. MELO, *Historia*, I, p. 222.

100. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 23, doc. 6, Londres, 25 de junio de 1852; AMNP, Relación historiada del 31 de mayo de 1864, p. 1.
101. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1851, pp. 16-17.
102. AMNP. Comandancia General de Marina, fragata *Amazonas*, 8 de enero de 1853, documento nº 1; y 18 de setiembre de 1853, doc. Nº 45.
103. ACEHM. citado.
104. AMNP, Relación historiada, ya citada.
105. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 23, doc. 6, Londres, 25 de junio de 1852.
106. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 19, doc. 146, París, setiembre 13 de 1852.
107. AMNP. Relación historiada, ya citada, p. 2.
108. AMNP. Relación historiada, ya citada.
109. AMNP. Comandancia General de Marina, fragata *Amazonas*, 8 de enero de 1853, doc. Nº 1, 18 de setiembre de 1853, y doc. Nº 45.
110. AMNP. Relación historiada, ya mencionada.
111. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 19, doc. 146, París, setiembre 13 de 1852.
112. AMNP, Relación historiada, ya citada, p. 2.
113. AMNP. Relación historiada, ya citada, p. 1.
114. AMNP. Orden General de la Armada del 1º de setiembre de 1863, doc. 1, p. 1.
115. VEGAS, 97.
116. MELO, I, p. 222 y *vide* Elías-Nieto, p. 555.
117. United States. *Civil War*, VI-314.
118. United States. *Official Records*, II, v. 2, p. 395.
119. United States. *Official Records*, II, v. 2, pp. 22, 25; I, v. 3, p. 738.
120. United States. *Official Records*, I, v. 3, p. 16.
121. United States. *Civil War*, VI-314.
122. United States. *Official Records*, I, v. 3, p. 209.
123. United States. *Official Records*, I, v. 3, p. 207.
124. United States. *Official Records*, I, v. 3, p. 347; II, v. 2, pp. 32, 34.
125. United States. *Official Records*, I, v. 3, p. 384
126. Archivo Mariátegui, s/n. Londres, 1º de octubre de 1864. Salcedo a Ministro de Guerra y Marina.
127. United States. *Civil War*, VI-313.
128. United States. *Civil War*, VI-313; U.S. *Official Records*, I, v. 3, p. 207; II, v. 2, p. 524.
129. United States. *Official Records*, I, v. 3, pp. 206, 207.
130. Archivo Mariátegui, s/n, 1º de octubre de 1864. Salcedo a Ministro de Guerra y Marina.
131. United States. *Official Records*, II, v. 2, p. 472.
132. United States. *Official Records*, II, v. 2, p. 494.
133. United States. *Official Records*, II, v. 2, pp. 524-525.
134. United States. *Civil War*, VI, pp. 187, 188, 209, 238, 239, 313, 314.
135. COWBURN, 152-153; BROWNE, 79-80.
135A. AMNP. Comisiones de construcción y compra de buques. *América* y *Unión*, Manuel Pardo Barreda a Felipe Pardo y Aliaga. Londres, 30 de diciembre de 1864, fs. 3, 4.—Basadre, IV, pp. 612-613.—López, Jacinto, 108-114.
136. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 17, doc. 119, Londres, 26 de setiembre de 1855.
137. Informe Salcedo. *El Comercio*, Nº 4441, 22 de mayo de 1854.
138. Archivo Mariátegui, s/n. J.M. Salcedo a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 1º de octubre de 1864.

139. Informe Salcedo, *El Comercio*, Nº 4441, 22 de mayo de 1854.
140. Informe de Salcedo, *El Comercio*, Nº 4441, 22 de mayo de 1854.
141. Informe de Salcedo. *El Comercio*, Nº 4441, 22 de mayo de 1854.
142. Informe de Salcedo. El Comercio, Nº 4441, 22 de mayo de 1854.
143. MELO, Historia, I, p. 209.
144. *Vide* AROSEMENA, 40-41.
145. Perú. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*, 1858, p. 6.
146. AMNP. "Relación historiada...", 31 de mayo de 1864, pp. 37-38; ELIAS-NIETO, t. VI, v. 2, pp. 528, 538, 553.
147. AMNP. Estado general... 14 de setiembre de 1858.
148. AMNP. Estado General, 14 de setiembre de 1858.
149. *Ibidem.*
150. ACEHM, 1858, carp. 59, leg. 11, doc. 61, Callao, 3 de agosto de 1858, Prefecto de la Provincia Constitucional a Ministro de Hacienda.
151. MELO, *Historia*, I, p. 222.
152. ACEHM, 1860, carp. 61, leg. 9, doc. 8, Diego de la Haza a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 1º de agosto de 1860.
153. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1862, Anexo 11.
154. AMNP. Estado general... 30 de abril de 1862.
155. AFFA. Ferreyros a comandante Manuel Ferreyros, Lima, 29 de julio de 1862.
156. *Idem, idem*, 24 de octubre de 1862.
157. AFFA, Ferreyros a comandante Manuel Ferreyros, Lima, 29 de mayo de 1862.
158. BEDOYA, t. I, p. 15.
159. *Vide* WEBER, RICHARD, 10, 20, 23.
160. WEBER, R., 20.
161. AROSEMENA, 32.
162. WEBER, R., 20.
163. BASADRE, IV, p. 1671.
164. *Vide* United States, *House Reports*, Nº 64, 40th Congress, 2d. sess, Vol. II. "Report on the Sale of Iron-clads. Representative T.A. Jenkes, June 19, 1868, United States, *House Ex-Docs.*, Nº 294, part 3, 40th. Cong., 2d. sess, Vol. XVII, "Message on Sale of Iron-Clads. President Andrew Johnson, July 2, 1868".
165. ACEHM, 1860, PAQ. 1860.9, s/ns., Lima, 25 de febrero de 1860, Ministro de Guerra y Marina a Gran Mariscal Libertador General en Jefe del Ejército y Armada.
166. ACEHM, 1858, carp. 59, leg. 12, doc. 21.
167. *Vide* OVIEDO, XIV. p. 320, Decreto 906.
168. Archivo Mariátegui, Nº 13, Orden General. 16 de abril de 1863.
169. AMNP. Comandancia General de Marina, fragata *Callao*. Documento 13, foja 32, Estado General, del 20 de julio de 1858.
170. ACEHM, 1861, leg. 6, doc. 1, 1º de febrero de 1861, José Elcorrobarrutia a Ministro de Guerra y Marina.
171. ACEHM, 1861, leg. 7, doc. 52, Lima, 4 de junio de 1861, decreto de Ministro de Guerra y Marina.
172. ACEHM, 1866. Paquete O.1866.4, Fiscal de la Corte al Secretario de Guerra y Marina, Lima, 5 de enero de 1866.
173. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1864, p. 28.

174. MELO, *Historia*, I, p. 222; ACEHM, 1860, carp. 61, leg. 7, doc. 41, Ministro de Guerra y Marina a General en Jefe del Ejército y Armada, Lima, 6 de marzo de 1860; Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1862, Anexo 11.
175. *Vide* ELIAS-NIETO, 610.
176. AMNP. Buque *Carlota*. Comandancia General de Marina, 1859, doc. 1. f. 1 y doc. 15, f. 15.
177. MELO, *Historia*, I, p. 222.
178. AMNP. Estado General de la matrícula, 1851.
179. AMNP. Comandancia General de Marina, 1854, doc. 12, f. 18. Comandante General a Ministro del Ramo, Callao, 24 de abril de 1854.
180. *Idem, idem* a *idem*, fs. 20 y 21.
181. AMNP. Comandancia General de Marina, vapor *Caupolicán*, 1855, documento 3, fojas 9 y 12.
182. ACEHM, 1858, carp. 59, leg. 8, doc, 106, Islay, 19 de junio de 1858, Comandante del *Ucayali* al Secretario de S.E. el Presidente Provisorio.
183. MELO, *Historia*, I, p. 237.
184. PONS, 67; ARIAS SCHREIBER, *Pezet*, 32.
185. MELO, *Historia*, I, p. 237.
186. NAUS, Departament of State, General Records, G.R. 59, Notes From Foreign Legations, T 802, rollo 3.
187. AMNP. Vapor *Colón*, Orden General de la Armada, noviembre de 1865, doc. 14, f. 14.
188. AMNP. Vapor *Colón*, doc. 1, f. 1, José Gálvez a Prefecto del Callao.
189. Archivo Mariátegui, Nº 76, D. Valle Riestra a Ministro del Ramo, Callao, 30 de abril de 1864.
190. Archivo Mariátegui. Orden General. 16 de abril de 1863.
191. Archivo del Museo Naval del Perú.
192. AROSEMENA, 37.
193. AROSEMENA, 37.
194. "Estado General". Comandancia General de Marina. Documento Nº 8, foja 16. Fechado el 31 de mayo de 1864.
195. "Estado General". Comandancia General de Marina. Doc. Nº 8, foja 16, del 31 de mayo de 1864.
196. AGNP, Hacienda, Ministerio de Guerra y Marina, O.L. 465-425, Lima, 5 de junio de 1864.
197. AMNP. "Estado General", 31 de mayo de 1864.
198. BASADRE, II, p. 801.— *Vide* en nuestro Archivo Histórico el expediente administrativo del Capitán Parodí.
199. BASADRE, II, p. 788.
200. *Ibidem*.
201. *Guía...*, ctd. DENEGRI, v. 2, p. 220.
202. AMNP. Estado General, 9 de febrero de 1850.
203. AMNP. Estado General, 9 de febrero de 1850.
204. AMNP. Comandante General de Marina a Ministro del Ramo, 27 de enero y 28 de febrero de 1855.
205. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1855, p. 13.
206. AMNP. "Relación historiada" del 31 de mayo de 1864, pp. 39-45.
207. Perú. *Memoria de Marina*, 1862, Anexo 11.

208. AMNP. "Relación historiada, 31 de mayo de 1864".
209. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1864, p. 28.
210. MELO, *Historia*, I, p. 237.
211. AMNP. Estado general..., 14 de abril de 1859.
212. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1858, p. 26.
213. Perú. *Memoria*, 1862, p. 24
214. AMNP. Revista de Inspección..., 5 de setiembre de 1864.
215. AMNP. "Relación historiada...".
216. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1864, p. 27.
217. AMNP. Estado General, 23 de junio de 1857.
218. AMNP. "Relación historiada...", 62.
219. MELO, *Historia*, I, p. 237.
220. COWBURN, 219; BROWNE, 143-144.
221. BROWNE, 154.
222. BROWNE, 161.
223. AROSEMENA, 31.
224. MELO, *Historia*, I, p. 235.
225. Archivo Mariátegui, s/f., Londres, 1º de octubre de 1864, Salcedo a Ministro de Guerra y Marina.
226. MELO, *idem*.
227. *Ibidem*.
228. VARGAS CABALLERO, 90-91.
229. *The Illustrated London News*, 17 de febrero de 1866, citado AMNM, Archivo Bazán, Nº 268, Ministro de Marina [de España] al Comandante General del Apostadero de Filipinas, Madrid, 2 de marzo de 1866.
230. AROSEMENA, 30.
231. *Engineering*, ctdo. por VARGAS CABALLERO, 89.
232. *Memoria* ctda., en AROSEMENA, 31.
233. *El Peruano*, t. 51, año 24, segundo semestre, Nº 4, p. 17, 17 de julio de 1866.
234. BASADRE, IV, p. 1625.
235. AMNP. Ordenes Generales de la Armada, octubre 1866, Doc. 14, f. 14.
236. AMNP. Comandancia General de Marina, 1844, doc. 1, f. 2, 4 de julio de 1844.
237. AMNP. Comandancia General de Marina, 1844, goleta *Héctor*, doc. 1, f. 2.
238. MELO, *Historia*, I, p. 205.
239. BASADRE, IV, p. 1625.
240. GARCIA y GARCIA, 18.
241. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1876, documento Nº 13.
242. *Ibidem*.
243. GARCIA y GARCIA, *Apuntamientos*... 19.
244. *Ibidem*.
245. GARCIA y GARCIA, ob. ctda. 72, 73.
246. GARCIA Y GARCIA, ob. ctda., 76, 77.
247. GARCIA Y GARCIA, ob. ctda., 78.
248. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1876, documento Nº 13.
249. GARCIA Y GARCIA, ob. ctda., 79.
250. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1876, documento Nº 13.
251. GARCIA Y GARCIA, ob. ctda. 34.

252. AMNP. Libro copiador Nº 32, 1866. Dirección de Marina (Descripción de buques), fs. 46, 47, 48.
253. AMNP. Comandancia General de Marina, 1868, documento 6, f. 12.
254. ELIAS-NIETO, VI, v. 2, p. 525.
255. MELO, *Historia*, I, pp. 237-238.
256. *Guía...*, 1859.
257. AMNP. Barca *Iquique*, Comandancia del buque, 1858, doc. 1, f. 1.
258. ACEHM, 1861, leg. 9, doc. 1, 6 de agosto de 1861, de Jefe de la Estación Naval a Ministro de Guerra y Marina.
259. MELO, *Historia*, I, p. 237.
260. Peru. *Memoria de Guerra y Marina*, 1862, Anexo 11.
261. AMNP. Revista de inspección... 5 de setiembre de 1864, p. 37.
262. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1864, p. 27.
263. MELO, *Historia*, I, p. 238.
264. AMNP. Comandancia General de Marina. Goleta de guerra *Libertad*, doc. 4, f. 5.
265. AMNP. Comandancia General de Marina, 1855. Goleta *Libertad*, doc. 2, f. 2, 27 de enero y 26 de febrero de 1855.
266. AMNP. Comandancia General de Marina, doc. 6, f. 10, 1842.
267. AMNP. Comandancia General de Marina a Ministro del Ramo, 27 de enero de 1855 y 26 de febrero de 1855.
268. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1855, p. 13.
269. AMNP. "Relación historiada...", 31 de mayo de 1864, pp. 29-37.
270. AMNP. Comandancia General de Marina, 1856. Vapor *Loa*, documento 8, foja 13.
271. AMNP. "Relación Historiada", ya citada.
272. AMNP, Estado general... 1856, vapor *Loa*, doc. 8, foja 13.
273. *Vide* AMNP, *Loa*, vapor, 1853. Comisión de construcción en Inglaterra, doc. Nº 1, Blackwall, 16 de diciembre de 1853, Salcedo a Ministro de Guerra y Marina.
274. *Vide* AMNP. "Relación Historiada...", del 31 de setiembre de 1864.
275. AMNP. *Loa*, 1853. Comisión de construcción de Inglaterra, documento Nº 1, Blackwall, 16 de diciembre de 1853, Salcedo a Ministro de Guerra y Marina.
276. AMNP. "Relación Historiada...", 31 de mayo de 1864.
277. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1864, p. 26.
278. MELO, *Historia*, II, p. 38.
279. AROSEMENA, 39.
280. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1870, Anexo Nº 10.
281. BEDOYA, 154.
282. AROSEMENA, 39.
283. MELO, *Historia*, II, p. 68.
284. *Ibidem*.
285. MELO, II, p. 38; AMNP. Mayoría de Ordenes del Departamento del Callao, vapor *Mairo*, 1867, anexo al doc. Nº 1.
286. MELO, *Historia*, II, pp. 15, 65; *Guía...*, 1871, p. 330.
287. AMNP. Comandancia General de Marina del Callao, vapor *Marañón*, 1872, doc. 20, f. 48; *Memoria de Guerra y Marina*, 1876, documento Nº 13.

288. Perú. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina,* 1870, Anexo Nº 10.
289. *Ibidem.*
290. *Guía...,* 1873, p. 372.
291. AMNP. *Margarita,* Comandancia General de Marina, doc. 1, f. 1, 20 de noviembre de 1843.
292. AMNP. *Margarita,* Comandancia General de Marina, doc. 2, f. 2, 30 de octubre de 1856.
293. ACEHM, 1862. PAQ s/ns., Tacna, 5 de agosto de 1862, Prefecto de Moquegua a Ministro de Guerra y Marina, con anexos.
294. MELO, *Historia,* I, p. 222.
295. AMNP. Comandancia General de Marina, vapor transporte *Martina,* doc. 26, f. 38.
296. ACEHM, 1859, leg. 3, doc. 124, Mapasingue, 17 de diciembre de 1859, General en Jefe del Ejército y Armada a Ministro de Guerra y Marina.
297. BASADRE, II, p. 787.
298. MELO, *Historia,* I, p. 205.
299. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 5, doc. 5, Callao, 14 de febrero de 1852, Tesorero a Gobernador Político de la Provincia.
300. AMNP. Comandancia General de Marina, fragata *Mercedes,* 1852, doc. 33, f. 62.
301. AMNP. Archivo Bazán, Nºs. 502, 505, 506, 511, 536, 547, 548, 568, 569, 571, 581, 583, 585, 599, 600.
302. AMNP. Archivo Bazán, Nºs. 502, 505, 506, 511, 536, 547, 548, 568, 569, 570, 571, 581, 583, 585, 599, 600.
303. *Guía...,* 1871, p. 330. Ver también la *Guía...* de 1867, p. 226.
304. AMNP. Barca *Nicolás Rodrigo,* Comandancia General de Marina, 1857, doc. 1, f. 1, Callao, 11 de marzo de 1857.
305. AMNP. Transporte de personal, 1859. Comandancia General de Marina, doc. 15, f. 15, Callao, 30 de setiembre de 1859.
306. AMNP. Comandancia General de Marina, doc. 23, f. 25, Callao, 5 de octubre de 1854.
307. AMNP. Comandancia General de Marina, vapor *Noel,* 1854, documento 12, f. 14.
308. *Ibidem.*
309. MELO, *Historia,* I, p. 210.
310. *Vide Izcuchaca.*
311. MELO, *Historia,* II, p. 58; vide *Guía...* de 1871, p. 330.
312. AMNP. vapor *Pachitea,* Comandancia General de Marina, Doc. 11, ff. 15, 16, Manuel Ferreyros a Ministro de Guerra y Marina.
313. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 2, doc. 91, Islas Chincha, 7 de octubre de 1855.
314. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 21(a), doc. 199, 14 de octubre de 1855. Gobernador de las Islas a Ministro del Ramo. *Vide* ACEHM, 1857, carp. 58, leg. 5, doc. 86, Chincha Norte, 30 de mayo de 1857, Gobernador de las Islas a Presidente del Consejo de Ministros.
315. AMNP. Comandancia General de Marina, doc. 3, f. 3, Comandante General a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 1º de julio de 1857.
316. AMNP. Comandancia General de Marina, doc. 4 f. 5, Chincha Norte, 3 de julio de 1857.

317. AMNP. "Relación historiada...", 37.
318. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1858, p. 6.
319. *El Peruano*, Nº 26, t. 37, 15 de octubre de 1857.
320. BEDOYA, I, p. 153. *Vide Lerzundi.*
321. ACEHM, 1858, carp. 59, leg. 11, doc. 61, Callao, 3 de agosto de 1858, Prefecto de la Provincia Constitucional a Ministro de Hacienda.
322. ACEHM, 1860, PAQ: 0.1860.1, s/n, s/leg., Arica, 21 de enero de 1860.
323. ACEHM, 1859, carp. 60, leg. 3, doc. 119, Mapasingue, 15 de diciembre de 1859, General en Jefe del Ejército y Armada a Ministro de Guerra y Marina.
324. ELIAS-NIETO, VI, v 2, p. 555.
325. NAUS. Communications received by the Department of State from Special Agents of the Department of State, T 19, r. 3, microcopy 37, Dispatch Agent William Miles, Nºs. 611-613.
326. AMNP. Comandancia General del Departamento de Marina y de Armas de la Provincia. *Quickstep*, documento Nº 31 y anexos, 27 de noviembre de 1852.
327. AGNP. Hacienda. Ministerio de Guerra y Marina, O.L. 465-379, Lima, 25 de abril de 1864.
328. MELO, *Historia*, II, 38.
329. AMNP. Comisión Naval en Colombia, Comandancia de la Comisión, 1867.
330. BEDOYA, I, p. 154.
331. DENEGRI, VI, v. 2, pp. 235-247.
332. AMNP. Comandante General del Departamento de Marina al Ministro del Ramo, Callao, 10 de abril de 1853.
333. AMNP. Estado general...vapor *Rímac* , doc. 4, f. 10, 14 de febrero de 1855.
334. AMNP. Buque *Rosalía*, Comandancia General de Marina, doc. 1, f. 1, Callao, 11 de diciembre de 1854.
335. AMNP. Barca chilena *Rosalía*. Comandancia General de Marina, doc. 1, f. 1, Callao, 11 de diciembre de 1854.
336. AMNP. Doc. cit., 10 de setiembre de 1859.
337. AMNP. Comandancia General de Marina, documentos 12, f. 12 y 15, f. 15, de 27 y 30 de setiembre de 1859.
338. AMNP. Comandancia General de Marina. *Sachaca*, vapor. 1859. Documento 11, foja 15.
339. AMNP. vapor *Sachaca*, doc. 11, f. 15, 1º de setiembre de 1859.
340. AMNP. Informe de inspección... del 5 setiembre de 1864.
341. *Memoria...*, 27.
342. BEDOYA, I, p. 153.
343. BASADRE, IV, p. 1584.
344. AMNP. Comandancia General de Marina, 1863, doc. 2, f. 2, 29 de enero de 1863.
345. AMNP. Comandancia General de Marina, 1863, doc. 3, f. 3, 12 de setiembre de 1863.
346. AMNP. Comandancia General de Marina, 1864, doc. 1, f. 1, 9 de mayo de 1864.
347. AMNP. Comandancia General de Marina, fragata *Tirone*, 1853, doc. 16, ff. 28, 29, 16 de diciembre de 1853.
348. AMNP. Comandancia General de Marina, fragata *Tirone*, 1854, doc. 30, f. 34.

349. MELO, *Historia*, I, p. 222.
350. AMNP. Comandancia General de Marina, pontón *Tirone*, 1857, Callao, 17 de junio de 1857.
351. AGNP. Hacienda. Comandancia General de Marina, O.L. 360-890, de 1850.
352. AMNP. Comandancia General de Marina al Ministro de Guerra y Marina, de 24, 29, 30, 31 de marzo de 1851, y de 2 de abril y 31 de mayo de 1851; del comandante del *Titicaca* al Comandante General de Marina de 31 de marzo de 1851, y de la Presidencia de la República al Comandante General de Marina, de 28 de mayo de 1851.
353. AMNP. Comandancia General del Departamento de Marina, Nº 5, Callao, 2 de abril de 1855. Eduardo Carrasco a Ministro de Guerra y Marina.
354. AMNP. Vapor *Tumbes*, 1853, documento Nº 1. Londres, 1º de julio de 1852, Salcedo a Ministro de Guerra y Marina.
355. *El Comercio*, Nº 4441, 22 de mayo de 1854.
356. AMNP. "Relación historiada...", 30 de setiembre de 1864.
357. AMNP. "Relación historiada...", 30 de setiembre de 1864.
358. ACEHM, 1853, Carp. 54, leg. 14, doc. 158, París, 3 de agosto de 1853.
359. *El Comercio*, Nº 4441, 22 de mayo de 1854.
360. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 17, doc. 119, Londres, 26 de setiembre de 1855.
361. AMNP. "Relación historiada...", 31 de mayo de 1854.
362. AMNP. "Relación historiada...", 31 de mayo de 1864.
363. AMNP. "Relación historiada...", ya citada.
364. *El Comercio*, Nº 4441, 22 de mayo de 1854.
365. Revista de inspección, del 5 de setiembre de 1864.
366. AMNP. Revista de inspección..., 5 de octubre de 1864.
367. AMNP. "Relación historiada...", ya citada.
368. *El Comercio*, Nº 4441, 22 de mayo de 1854.
369. *El Comercio*, Nº 4441, 22 de mayo de 1854.
370. AMNP. "Relación historiada...", ya citada.
371. *El Comercio*, Nº 4441, 22 de mayo de 1854.
372. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 17, doc. 119, Londres, 26 de setiembre de 1855.
373. AMNP. "Relación historiada," ya citada.
374. ACEHM, 1861, Leg. 13 (a), doc. 199, 1º de agosto de 1861 y leg. 15, doc. 18, 31 de mayo de 1861.
375. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1864, p. 26.
376. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 20, doc. 43, New York, 17 de octubre de 1852.
377. ARREE, carp. 5-3, Nº 21, Washington, 17 de enero de 1853.
378. ARREE. Osma a Ministro de Relaciones Exteriores, Washington, 3 de marzo de 1853.
379. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 17, doc. 37, 15 de diciembre de 1853, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra.
380. *Ibidem.*
381. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 17, doc. 37, Lima, 15 de diciembre de 1853, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina.
382. AMNP. "Relación historiada...", 31 de mayo de 1864, f. 45.
383. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 20, doc. 43, New York, 17 de octubre de 1852.
384. AMNP. Vapor de guerra *Ucayali*, Comandancia de Marina, doc. 3, f. 7, 9 de febrero de 1853.

385. AMNP. Revista de inspección..., 5 de setiembre de 1864, p. 7.
386. AMNP. Comandante General del Departamento de Marina al Encargado del Despacho de Guerra y Marina, Callao, 14 de noviembre de 1853.
387. AMNP. "Relación historiada...", 31 de mayo de 1864, f. 45.
388. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1864, p. 28.
389. Vide MELO, *Historia*, I, p. 222.
390. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 13, doc. 50, Comandante del *Ucayali* al Ministro del Ramo.
391. Perú. *Memoria de Guerra y Marina*, 1862, p. 13.

Capítulo X
LOS ELEMENTOS DE APOYO

X A. APOSTADEROS

El art. 18º de la Sección Primera del decreto de 6 de julio de 1847 dice que "en el puerto de Paita... se halla establecido un apostadero de marina..."[1], añadiendo, como para explicar la razón, que Paita "tiene buena localidad, numerosa matrícula de marineros y maestranza y su inmediación a los ríos de La Chira y de Tumbes en cuyas márjenes y bosques se producen abundantes y excelentes maderas de construcción naval". Esto era cierto pero también resultaba verdad que si Paita poseía ventajas merced a esas características, ello era como una herencia romántica de años en que verdaderamente había sido importante, pero, en realidad, progresivamente fue perdiéndolo conforme el tráfico a vapor se impuso en nuestra costa.

Durante muchos años no existió además de Paita otro apostadero aparte del Callao. Sin embargo, la década de los sesentas vio el nacimiento de dos nuevos, en regiones geográficas muy diferentes a la costa, que se crearon con un criterio de ordenamiento político administrativo muy de acuerdo con el plan de desarrollo que el gobierno de Castilla se propuso seguir en el Nororiente y en el Suroriente al crear las fuerzas militares acuáticas de Loreto y de Puno, como lo detallaremos en capítulos próximos.

X B. ARSENAL

Al parecer, los arsenales contaban con un personal de carácter permanente y propio del establecimiento, y que provenía de



El arsenal de guerra del Callao en 1866.
(Archivo Courret Hnos., Lima).

la denominada "maestranza naval", conjunto de operarios a quienes se llamaba para servir, previo abono, en las obras navales del Arsenal o dependencias de marina. También se podía utilizar a los "matriculados de marina" (Arts. 13 y 14 del Reglamento Orgánico de 1847, en sus disposiciones generales).

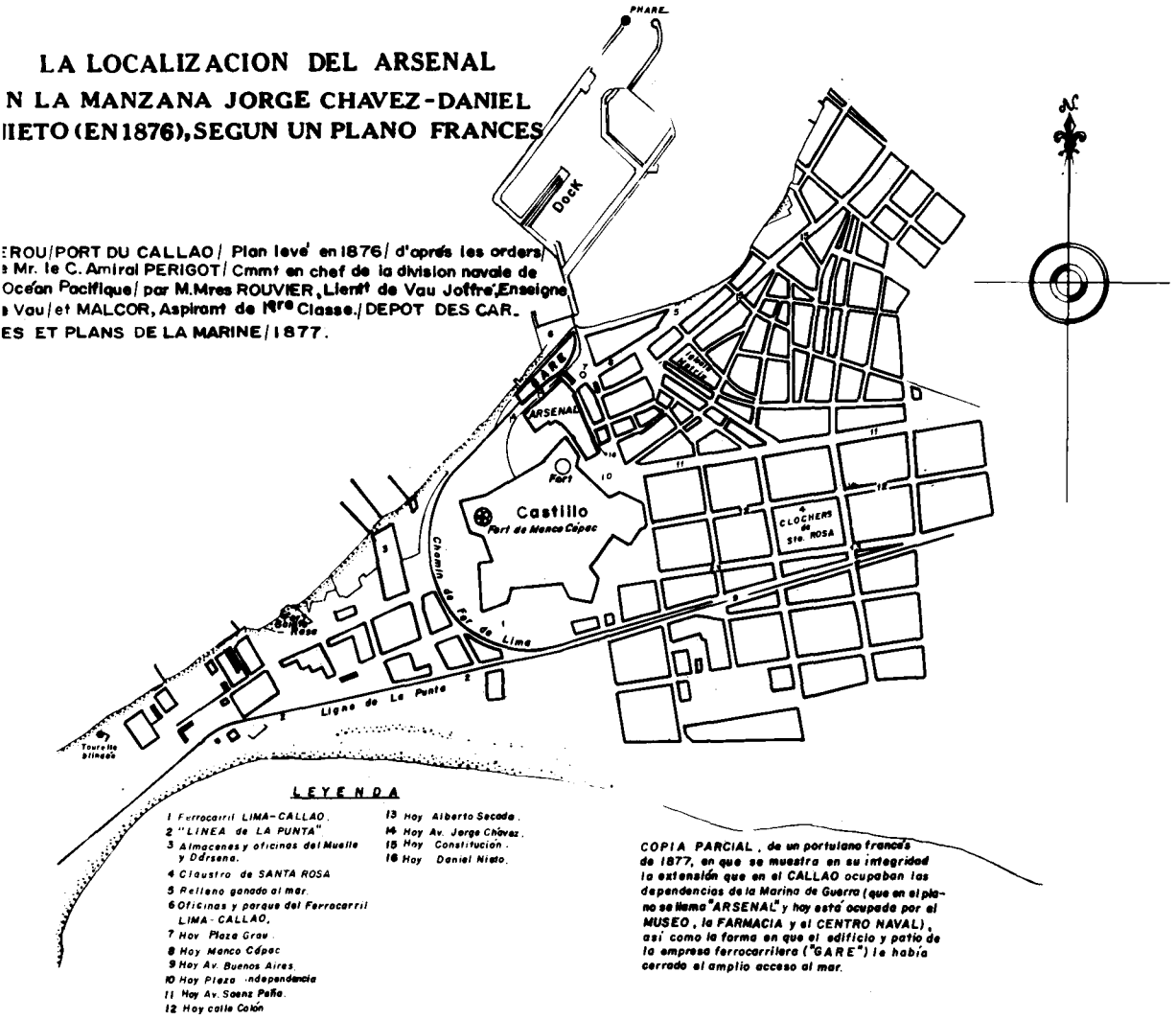
El arsenal que en el Callao existía fue de cierta importancia durante la etapa colonial, la que progresivamente perdió en las postrimerías de la misma y, más aun, al comenzar el período republicano en medio de la conocida falta de estabilidad política, así como de rentas fiscales que permitieran proveerlo de los elementos físicos con que debía contar para satisfacer las necesidades de conservar y reparar los buques nacionales de guerra, y proveerlos de municiones y armamento de diversas clases. (*Vide* el Anexo a este capítulo). Sin embargo, en cuanto al ordenamiento administrativo se le tuvo en cuenta, en especial en el decreto que con fecha 6 de julio de 1847 reglamentó orgánicamente la institución naval. Como se puede notar en tal documento, el jefe que jerárquicamente seguía al Comandante General tenía el cargo de "comandante de arsenales y mayor de órdenes"[2] y bajo sus directivas se hallaban un ingeniero constructor naval "facultativo", un director de maestranza, varios oficiales del cuerpo políti-

co encargados de los diversos ramos de la contabilidad, del almacén general de pertrechos, del de lo excluído y de todas las tareas para barquear, conducir pertrechos, dar a las quillas, prestar auxilios en la bahía y realizar otros servicios navales. Poseía el Arsenal varias embarcaciones, todas ellas armadas con cañones, obuses, carronadas u "otras piezas de artillería de calibre inferior... en cureña giratoria", y los cartuchos y municiones necesarios. Con el fin de atender sus diversos servicios el Arsenal disponía no sólo de empleados sino también de contramaestres, artilleros, guardianes, patrones de lancha, veleros, condestables y marineros, provistos de armas cortas de fuego y armas blancas. Era obligatorio que todo este personal fuera proveniente de la matrícula naval y peruano por nacimiento. Sólo por escasez de nacionales se podía tomar para oficiales de mar y patrones, a los matriculados no naturales de la República[3].

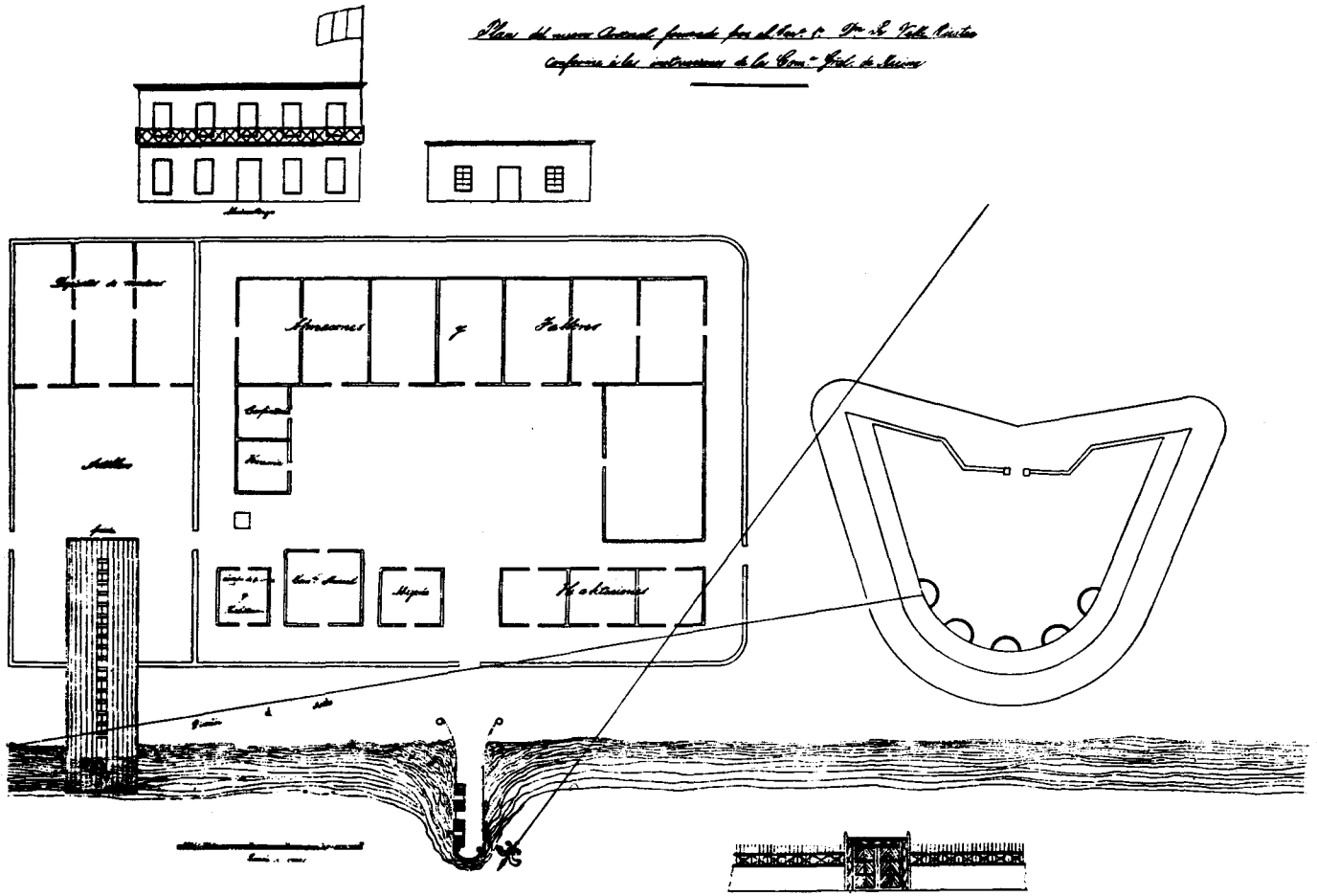
Si se examinan las funciones que se asignaban al Arsenal, se advierte que en lo que atañe a dos de ellas, que eran tradicionales en esta clase de instituciones, su desempeño no era fácil en una etapa de cambio y de expansión navales, como la que se presentó en el lapso que nos interesa. Durante el reinado del buque de vela, mantener debidamente en depósito los mástiles, ruedas de timón, cañones, anclas, cadenas y otros artículos similares pertenecientes a los pocos y pequeños buques que existían, no ocasionaba problemas de mayor cuantía[4]. Pero conforme la fuerza naval del Estado fue creciendo y el empleo del vapor como elemento de propulsión trajo consigo el almacenaje de piezas de maquinaria, así como la falta de uniformidad en el armamento impuso variedad en la artillería, el problema se fue complicando y ya desde el comienzo de la década se presentaron casos significativos. En octubre de 1850, por ejemplo, cuando Ramón Valle Riestra entró en Cobija comandando el *Gamarra* en son de guerra "mandó cargar la artillería, encontrando que las balas no entraban en el ánima de las piezas por ser de distinto diámetro aquélla y éstas, y que no era posible hacer tiros por elevación en razón de la debilidad de los montajes"[5]. Si se examina el personal que en el Arsenal formaba parte de la sección de "Inspección y encargo de las obras navales peculiares del ramo de ingenieros hidráulicos", de 1848, y del "Almacén general" de los finales de los sesentas, se advierte un anquilosamiento que es índice de que al cuerpo político no se le ha dado instrucción profesional complementaria, pues no ha tenido las oportunidades de salir al extranjero como los

oficiales "de guerra"[6]. La falta de este perfeccionamiento técnico se deja sentir, pues durante el período de "las vacas gordas" que significan las utilidades que deja el guano, han comenzado las adquisiciones en grande. En los comienzos de 1850, por ejemplo, se ordena a nuestro ministro plenipotenciario en Londres que compre artículos navales que la Marina de Guerra Nacional va a necesitar durante los próximos tres años[7]. Al finalizar ese mismo año, por otra parte, se dispone que todo el vestuario de los tripulantes se mande a hacer, o se compre hecho en los Estados Unidos[8].

El personal naval no deja de darse cuenta de las necesidades que experimenta la marina durante esa etapa de expansión, y algunas de ellas son expuestas por la más alta autoridad del Ramo. En lo referente a las dificultades que se presentan para la carena y mantenimiento de los buques, un documento oficial expresa: "El gobierno está convencido de la necesidad que hay de un dique en el puerto del Callao con el intento de elevarlo a un punto culminante de progreso; esta urgencia acrece tanto más, cuanto que agregados a nuestra escuadra buques de gran porte, no hay otro medio de verles su quilla en caso de carena. Más de un año hace que se celebró un convenio con un empresario norteamericano, para construirlo de su propio peculio a cambio de los privilegios que se le acordaron; pero motivos especiales e inesperados paralizaron el plan del proponente, que cree el gobierno comenzará a realizarse en el próximo Diciembre"[9]. Pero es respecto a la pobre situación física del Arsenal, sobre todo, que durante varios años no va a cesar el pedido de que es menester renovarlo. Al parecer, a mediados de 1852 ya se había proyectado la construcción de un nuevo arsenal, pues al tratar del nuevo muelle para el Callao, un decreto supremo expresa que "ha de hacerse en la playa que corre hacia el antiguo fuerte de Santa Rosa, como que en los espacios inmediatos a ella... ha de plantificarse el nuevo arsenal de la marina"[10]. Pero no se llegó a hacer nada y doce años después un documento oficial decía: "El que inmerecidamente lleva este [Arsenal] nombre en el Callao sin haber recibido reforma alguna desde 1804, año de su construcción, es un pequeño recinto que, lejos de favorecer, perjudica al servicio marítimo. Carece de almacenes seguros y de localidad para la concentración de todas las oficinas; no tiene muelle propio y de consiguiente no hay medio de ocultar las operaciones militares: es, por decirlo todo, un edificio informe y derruído por la mano del tiempo.— A la vista de este cuadro persuadidos quedaréis de ser necesario proceder en el día



Las dependencias de la Marina de Guerra en el puerto del Callao, a mediados del siglo XIX, en una parte de las cuales se hallan hoy el Museo Naval J.J. Elías y el Archivo Histórico de la Marina de Guerra.



Plan de un nuevo arsenal, trazado por el teniente primero Ramón Valle Riestra, según un documento que hoy existe en el Archivo Histórico de la Marina de Guerra. Corresponde al año 1850.

a la construcción de uno nuevo, arreglado a los preceptos del arte militar, tales como se aceptan en el día. Con tal fin se han avanzado algunos trabajos preparatorios. Determinada está el área del que se ha de construir a barlovento de la población, rivera del mar y sin contacto alguno con el comercio. El plano que se ha levantado, después de algún estudio y meditación, satisface todas las necesidades del cuerpo de marina; y llevada a cabo esta indispensable obra, contará el Callao con un Arsenal, próximo al dique que ha de establecerse, libre de un incendio y con una vía férrea que le facilite paso a la fundición de Bellavista; y dentro de su perímetro se levantarán almacenes para depósitos de combustibles, de madera de construcción, de útiles navales, víveres, artillería y armamento, muelle, cuarteles, oficinas, habitaciones, talleres diversos, un varadero y en suma, todos los elementos propios para concentrar las operaciones de esa arma. Entonces será cuando éstas se ejecuten con celeridad y economía, y al mismo tiempo con aquella reserva que tanto recomiendan las ordenanzas del ramo.— Aún no está concluído el presupuesto de esta obra; pero se calcula por personas inteligentes que demandará un gasto de ciento cincuenta a ciento ochenta mil pesos: suma que la reembolsará el Estado, desde que, más o menos, la ha de dar la venta del área del antiguo arsenal, valiosa por su proximidad al muelle, a la Aduana y a los demás establecimientos comerciales"[11]. Todo esto quedó en un buen deseo. Diez años después, el comandante Miguel Grau encontraba incomprensible que no existiera en el Callao un arsenal adecuado[12].

Antes de dejar el tema del Arsenal es conveniente aclarar respecto a la maestranza naval que hemos mencionado en párrafos precedentes, que la ley del 6 de julio de 1847, en su artículo 13º, establecía que al personal matriculado que se llamara para servir en las faenas del Arsenal... se le debía abonar "en plata" una peseta diaria por cada día de trabajo, y el artículo 14º prescribía que a los maestros y oficiales de maestranza se les pagara el jornal establecido en las tarifas vigentes[13].

X C. FACTORIA

El Dr. Félix Denegri ha dado a conocer, al historiar el lapso que le corresponde de la *Historia Marítima*, lo relacionado con la creación (1845) y apertura (1849) de una fundición naval que se instaló en Bellavista, así como el justificado orgullo que esto

despertó en el Gobierno y las esperanzas que se depositaron en la obra que podía realizar tal establecimiento[14]. Fue el propósito inicial que en éste se fundieran cañones como se había hecho en Lima en el pasado bajo la dirección del Cuerpo de Artillería. En pocos años la finalidad cambió por completo debido a la rápida evolución que experimentó la artillería; y la supremacía tecnológica que alcanzó al mismo tiempo la Marina de Guerra hizo natural que se le entregase el establecimiento. Fue así como apareció, a cargo de un alto jefe naval, por lo regular un capitán de navío, la Factoría Naval de Bellavista, más comúnmente conocida como la Factoría de Bellavista. La denominación, además del toponímico, era un galicismo difundido por los británicos, que caracterizaba muy bien la obra que esta dependencia iba a realizar, tan encomiable que sin la Factoría, la introducción en el Perú de la técnica mecánica aplicada a la Marina hubiera tardado por lo menos un cuarto de siglo más: un establecimiento industrial compuesto de talleres de varias clases y provisto de numerosas máquinas-herramientas, en el cual era posible fabricar y reparar una gran variedad de objetos, especialmente metálicos.

Debido al desahogo económico del Estado se pudo planear y ejecutar la obra inicial dándole las debidas proporciones: un taller de dibujo mecánico, al servicio de todos los otros; tres talleres para satisfacer las necesidades de fundición, a saber, de modelería, de fundición de hierro y fundición de bronce; tres talleres para faenas de estructuras metálicas (uno de calderería, uno de cobrería y otro de herrería) y, por último, un taller de máquinas-herramientas.

Como ya lo hemos dicho, el ingeniero George Rumrril, quien hasta entonces había estado trabajando en la hacienda del general Echenique, fue comisionado a los Estados Unidos para que hiciera construir allí la maquinaria necesaria, comenzando de esta manera una colaboración con el Estado que estaba destinada a durar muchos años con beneficio para el país, resultado similar al que se obtuvo mediante la contratación del ingeniero Alexander Makensie, quien en octubre de 1849 salió de Londres hacia el Callao[15]. Rumrril cooperó también en la selección del personal que se contrató en ese país[16], el cual no solamente debía poseer destreza profesional sino también una preparación general que le permitiera enseñar a los cuarenticuatro aprendices que se distribuirían en los diversos talleres[17]. Los jefes de marina que más largos servicios prestaran en la Factoría fueron los capitanes de navío Ramón Valle Riestra, José R. Carreño y Amaro Tisón[18].

A comienzos de 1848 nuestro representante diplomático en Washington comunicó haber despachado el mes anterior, en el *Orphans*, la maquinaria "para el servicio de la maestranza". Decía, también, que abordo del *Rímac*, de acuerdo con las órdenes anteriormente recibidas y ateniéndose a la elección de Mr. Rumrril, había mandado "tres operarios inteligentes": "un ingeniero fundidor ajustado a razón de tres y medio pesos en cada día útil de trabajo, un matricero con tres pesos por día útil y otro operario con igual jornal de tres pesos por día de trabajo". Informaba que "exigieron que se les diese como gratificación y para su habilitación un mes de sueldo, a lo que creyó necesario acceder, pues no se habría encontrado ninguno que se prestara a embarcarse de otro modo; y por tanto pagó al primero 81 $ y 75 a cada uno de los otros"[19].

Es de advertir que además de esta maquinaria norteamericana, por entonces se había adquirido también maquinaria británica[20], y que durante 1849 se continuó contratando personal[21].

En 1850 ya se pudo advertir la variada clase de ayuda y los elementos militares y civiles a los que la Factoría beneficiaría. La más importante cooperación, que iba también a ser más duradera, se estableció con la Comandancia General de Artillería que, bajo la dirección del coronel José Alvarez Thomas, primero, y del general Manuel de Mendiburu, posteriormente, emprendió una tarea importante de mejoramiento de esa arma militar. Bellavista fundió piezas de artillería terrestre, así como munición de varias clases, y ayudó a la rehabilitación de cañones desfogonados, fabricando llaves, tuercas y tornillos para obuses[22]. En cuanto a lo que llegó a ser después una amplísima ayuda que la Factoría dio a oficinas públicas y civiles, puede servir de muestra que ese año se le pidió cooperación para salvar partes del muelle de Lurín que se habían caído al mar, y colocar todo el puente en su lugar[23]. Es de comprender la satisfacción que por entonces muestra el Gobierno al dar a conocer la obra que la Factoría realiza: "Plantificada la fábrica de fundición de Bellavista a fines de 1848, ha llegado a perfeccionarse aun más allá de lo que se esperaba; y el Gobierno y los particulares tienen en ella un recurso para obras de fierro y cobre que antes solicitaban en Europa o Norte-América, sufriendo las consecuencias de la distancia. En está fábrica se funden todas las piezas de ambos metales que de continuo necesitan los buques de guerra, la Aduana, el puerto del Callao y demás puntos de la República; y este auxilio, no pequeño,

se hace con el transcurso del tiempo más palpable por sus positivos bienes. Si al presente es de apreciar esta utilidad bajo varios aspectos, lo será más mañana cuando el Gobierno reciba de Europa la factura de artículos que tiene pedida, y abunde el establecimiento en todo lo que pueda necesitar para el curso de sus labores. En esta factoría pasan de veinte los hijos del país, dedicados al aprendizaje de la industria que en ella se ejercita, con la que asegurarán un porvenir lisonjero para su patria, para sí y para sus familias"[24].

El 21 de abril de 1852 se aprobó un "reglamento orgánico" de la Factoría Naval de Bellavista[25] que, reconociendo que la institución naval era por entonces la más tecnificada del Perú tanto por el material ya comprado o en construcción, cuanto por los conocimientos que un grupo de sus jefes y oficiales había adquirido en los Estados Unidos y Europa, puso la flamante fundición y los novísimos talleres bajo la dirección de un alto jefe de marina con quien colaboraban un director (técnico extranjero, contratado) y un contador interventor que tenía a su cargo el manejo de los fondos del establecimiento que se dividió en seis secciones que estaban a cargo de un maestro mayor (también técnicos extranjeros contratados): fundición de hierro, fundición de cobre, maquinaria, talla y modelería, calderería y herrería. En cada sección debían haber, como ya se ha dicho, tres aprendices divididos en tres "clases": los que habían cumplido ya dos años de trabajo en la Factoría, los que contaban entre dos y cuatro, y la de quienes estaban en su quinto año. Los procedimientos de contratas de trabajo, pagos, contabilidad, control de gastos y control de operaciones, así como adquisición de material en el extranjero, tenían que hacerse a través de un personaje político que podía ser enteramente ignorante sobre la materia: el prefecto de la Provincia Constitucional del Callao[26].

Durante los dos años que siguen la Factoría da ayuda en casos tan diferentes como construir bombas para desaguar una mina, a petición del prefecto de Huancavelica[27], o instalar dos cilindros en la oficina de filatura de la Casa de Moneda de Lima[28]. Pero, por mucho, la cooperación que presta a la Comandancia General de Artillería es la tarea que más ocupa a la Factoría, así como la más importante pues se constata, por ejemplo, que se funden para ella 1,000 granadas de a 12[29], obuses y cañones nuevos[30], además de hacerse trabajos de una cuantía menor; 4,000 balas de fierro de 4 pr., 4,000 metrallas esféricas de 8, 4,000 de 4, bombetas

para pruebas de pólvoras, llaves para bombetas, refacción de fogones de cañones[31], compostura de las ruedas hidráulicas de la Fábrica de Pólvora[32]. Tal tarea recibe reconocimiento público al finalizar ese año, de parte de la primera autoridad ministerial: "Aún no cuenta cinco años este establecimiento, y ya no hay quien desconozca la perfección de cuanto en él se elabora. Para que tengáis noticia de las ventajas que ofrece la Factoría de Bellavista, básteos saber, que los buques de guerra y las obras de particulares encuentran prontamente remediado cualquier daño de maquinaria, que en otro tiempo se obtenía después de los perjuicios y pérdidas consiguientes a la distancia de Europa.— Para evitar que os forméis un concepto equívoco, en vista del déficit de 27,050 ps. 3/4 reales que han deducido las oficinas fiscales, por el bienio de 51 y 52, y de que quizá se os instruya por el Ministerio de Hacienda; os aseguro que desaparecerá dicho déficit si os fijáis en que se han internado a la fábrica artículos existentes, cuyos valores montan con superioridad al saldo.— Debido a esas existencias y a la regulación del trabajo se ha pedido al Encargado de Negocios en los Estados Unidos, un número bastante de operarios inteligentes, laboriosos y morales, que reemplazando unos a los próximos a terminar sus contratas, y cubriendo otros los talleres vacantes de la fábrica, toque ésta en el adelanteo [*sic*] a que gradualmente se la ha ido conduciendo"[33].

Continúa la proficua tarea de la Factoría, dando la mayor cantidad de tiempo, después de la atención a los buques de la Marina de Guerra Nacional, a las necesidades del Ejército Nacional. Se advierten en 1854 obras para el *Caupolicán*, *Ucayali*, *Amazonas*, Noel y *Apurímac*[34], así como para el arma de caballería[35] y para el de artillería[36].

El aumento de trabajo obliga a la Factoría a pedir más personal. Mientras Tirado representa al Perú en los Estados Unidos, se le ordena contratar doce operarios "para la fundición de Bellavista, y el manejo de unos martinetes enviados hace poco al Callao". Su sucesor en la Legación dispone que se haga el abono de los gastos de viaje, por parte de los consignatarios del guano, que para esos "mecánicos" se trasladen al Perú[37]. Este aumento de personal es aprovechado, sobre todo, por el Ejército Nacional pues habiendo vuelto Castilla al gobierno sabe utilizar muy bien los recursos que él ha contribuido a crear. La Factoría hace catres para el Hospital Militar[38] y también hace turquesas para la fabricación de balas cónicas para los fusiles *minié*[39].

En general, y como lo acostumbra, la Comandancia de Artillería utiliza ampliamente los servicios de la Factoría[40]. Entre los elementos que en la Factoría se preparan figuran los siguientes: granadas de fierro de a 12, balas de hierro de a 4, metralla esférica para cañón de 4 pr. 9,000 casquillos de hierro, 8,500 balas de hierro para metralla de 12, turquesas y sus moldes para elaborar cartuchos de bala.

De 1857 se tiene un presupuesto anual aproximado de gastos de personal y material, que llega a $ 57,148, y de una planilla de los trabajadores en los talleres[41]. También se dispone de tres documentos que indican que la Factoría entra en un reajuste, quizás con un nuevo director. Uno se refiere a alteraciones en la rutina del trabajo, debido a que hay un 20% de pérdidas en las obras ejecutadas en bronce[42]. En otro el Director propone mejoras y la contratación de un modelero en bronce[43]. Un tercero se ocupa de pedidos de planchas y de otros materiales[44].

La Factoría continúa sirviendo a varias entidades (Comandancia General de Artillería, Escuadra, Ferrocarril, islas de Chincha, Fuerte de Santa Catalina, Castillo de Santa Rosa) satisfaciendo, sobre todo, no sólo las necesidades normales de la artillería militar sino también las que han surgido a causa de la guerra civil[45].

Durante los dos años subsiguientes la tarea sigue desarrollándose sin mayor variación. Pero se advierte que en la década de 1860 se despierta un vivo deseo de elevar la eficacia operativa de la Factoría, mediante la satisfacción de sus necesidades materiales y de personal. Llegan máquinas de Europa, que no se arman con diligencia debido a falta de maestranza adecuadamente calificada, por lo cual el funcionario naval de mayor categoría de ese establecimiento pide al Comandante General de Marina que se traigan de Londres "maestros mayores de primera clase", contratados por cinco años, para enseñar a los aprendices y ejercer la jefatura de los talleres, extranjeros que deben ser especialistas en: 1º) fundición de fierro; 2º) fundición de bronce; 3º) cobrería; 4º) calderería (4 maestros); 5º) máquinas-herramientas (2 maestros torneros) y 6º) herrería provista con martillo de vapor. Añade que hace falta un buen director de obras que también podría contratarse en Europa "según lo hizo presente mi antecesor pues cada día se hace más notable la carencia que hay de una persona que reúna los conocimientos necesarios para un establecimiento de esta clase"[46]. Estas sugerencias se atienden, y me-

diante la resolución suprema de 27 de agosto de 1861 se dispone la contratación en Gran Bretaña de varios operarios calificados"[47]. Al año siguiente, por otra parte, en las fragatas *Mindanao*, que llegó al Callao el 30 de diciembre de 1862, y *Laversooft*, el 2 de enero de 1863, la Factoría recibió herramientas y material de consumo (limas, acero fundido, fierro dulce y cochino en ángulos y planchas, cobre en planchas, soldadura, remaches, ladrillos refractarios) que utilizó para obras del Estado por valor de S/. 86,126 2 1/4 y de S/. 4,077 5 3/4 para obras de particulares, por lo cual sólo compró en plaza material por valor de S/. 789[48].

La situación internacional que por entonces causó tensión, y que progresivamente fue haciéndose más y más difícil, estaba destinada a poner a prueba la eficiencia de la Factoría, que supo responder de una manera magnífica en la preparación del Callao para repeler el ataque español. Esto se debió, en buena parte, a que ya se había adquirido cierta experiencia en la apreciación de necesidades que era menester satisfacer con la debida anticipación y, como se ha visto, desde 1860 se comenzó a tomar medidas apropiadas, que se completaron en forma adecuada cuando apareció el serio peligro de una guerra.

En los primeros días de enero de 1864 el capitán de navío José María Rodríguez, superintendente de la Factoría de Bellavista, solicita a la Comandancia General de Marina que conforme al art. 3º del reglamento orgánico de este establecimiento se contratasen en Europa ocho operarios que "trabajen personalmente y dirijan las labores de los individuos de su sección". Pide que se tengan en cuenta las dificultades que se han presentado en el pago de sueldos de algunos extranjeros por haberse negado éstos a recibir la moneda boliviana "por el valor nominal a que circula en el país".

La Comandancia ordena al peticionario que formule "en el menor tiempo posible" un proyecto de contrato, lo que éste cumple preparando un modelo general y otro que contiene detalles específicos sobre los empleos. Los dos caldereros, "y no remachadores", deberán estar preparados "para hacer toda clase de calderas... y trabajar en las fraguas todas las obras necesarias para calderas de vapor". El herrero "debe saber hacer con perfección toda clase de obras chicas y grandes para máquinas de vapor" y poseer "buenos conocimientos para trabajar con los martillos de vapor". Los fundidores deben tener "perfecto conocimiento en las mezclas de los metales para las diferentes obras que se ofrezcan,

y trabajar en toda clase de moldes". Los maquinistas "deben saber trabajar toda clase de obra chica y grande en los tornos, para las máquinas de vapor y armarlas". Todos ellos están obligados a enseñar a los aprendices.

Las condiciones que se ofrecían a tales obreros calificados que abandonaban países donde la demanda de esa clase de mano de obra era promisoria, para trasladarse a áreas geográficas marginales, eran aceptables pero no pecaban por exceso de generosidad si se tienen en cuenta las exigencias de servicio que imponían los contratos, como la de trasladarse a cualquier lugar del país que el Gobierno señalara o la de ser separado sin derecho a pasaje de retorno, si se le despidiera por "insubordinación, mala conducta o negligencia", o la de que el Gobierno le descontase una cantidad mensual de su haber, para formar un fondo de garantía de cumplimiento de contrato. Los sueldos, por lo demás, que medidos en la escala de los nacionales resultaban muy altos, no lo eran tanto según el mercado de trabajo europeo o norteamericano: cien pesos mensuales a los especialistas en tornería y en herrería, noventa a los caldereros y al fundidor de hierro, ochenta al fundidor de bronce y setenticinco al cobrero. Si al comenzar a desempeñar sus funciones en el Perú se notaba que el individuo contratado no tenía los conocimientos de los obreros "de primera clase", se le rebajaría el jornal "proporcionalmente con los obreros del mismo oficio y del grado de habilidad del dicho contratado". La permanencia de estos extranjeros en el Perú era obligatoriamente de cuatro años[49].

A los comienzos de ese año corresponde también un presupuesto económico que es bastante ilustrativo. La "Razón de los gastos y entradas que tendrá la Factoría de Bellavista anualmente, calculados según los que tuvo el último año [1863] advirtiendo que en el año habían materiales de los venidos de Europa", comprende las siguientes partidas de egresos e ingresos.

Gastos

		Cargo
Por materiales		14,000
Por combustible		5,450
Por herramientas		350
Por gastos del establecimiento y de escritorio		1,372
Por jornales de la Factoría	36,238 7	
Por jornales ocupados a bordo y en dependencias de marina	15,432 6 1/2	51,671 5 1/2
Por sueldos de empleados		11,329 4
	Total S/.	84,173 1 1/2

Entradas

En obras del Estado	S/. 100,000	
En íd. de particulares	3,000	
	103,000	103,000
Queda a favor del Estado		18,826 6 1/2

Este documento tiene como fecha el 14 de mayo de 1864 y aparece firmado por el ingeniero Meave[50].

Ante una situación internacional que se hace cada vez más difícil, con la determinación que lo caracteriza el contralmirante Domingo Valle Riestra, por entonces comandante general de marina, se dirige también en mayo de 1864, al ministro de Guerra y Marina manifestándole la necesidad de que la Factoría de Bellavista sea puesta en situación de "atender todas las exijencias del servicio, pues tal como se halla en el día no puede conseguirse este objeto". Opina que oyendo al Superintendente se hagan las reformas adecuadas, y también le hace notar que "aún no se halla expedito el martillo de Vapor, y la Caldera que hace tiempo debió haber sido reemplazada pues se halla en muy mal estado", sugiriendo que se pongan en servicio en la Factoría las dos de la Escuela de Artes que allí existen depositadas "pues ninguna esperanza hay de la llegada oportuna de las que se habían embarcado en Inglaterra"[51].

La presión ejercida por el contralmirante Domingo Valle Riestra para que el ministerio de Guerra y Marina satisfaga las urgentes necesidades de la Factoría no se limita a su comunicación del 19 de mayo de 1864. Un mes después le eleva la petición que formula el capitán de navío superintendente del establecimiento, para que se compre en Inglaterra el material de consumo, herramientas y máquinas que hacen falta. Se trata de un minucioso pedido, formulado con todo detalle por Alejandro Mackensie. Como un anexo a ese documento aparece un informe sobre las cantidades de artículos que la Factoría ha tenido en almacén el año anterior. La comparación entre estas y las cantidades que se solicitan permite comprender la importancia de la solicitud que se formula, la que se explica por el conflicto bélico que se espera. No cabe analizar aquí la relación contenida en las once páginas del pedido. Limitándonos a presentar cifras globales que obtene-

mos a base de cálculos, podemos dar a conocer que la compra de materiales y herramientas, cuyo costo es de S/. 87,000, comprende:

Carbón	100 toneladas	Clavos	28 quintales
Hierro cochino	200 „	Limas	297 docenas
Hierro dulce (planchas, angulares, barras, tubos, etc.)	145 „	Madera	3,000 pies
		Correas de transmisión	2,100 pies
Remaches	125 quintales	Fierro para blindar buques	1,140 toneladas
Acero fundido	83 quintales	Diversas cantidades de aleaciones metálicas estaño, soldaduras, tornillos de banco, lampitas, crisoles, ladrillos y tierra refractaria, etc.	
Cobre en planchas	91 „		
Alambre	33 „		
Tornillos	1,000 docenas		

En cuanto a las máquinas, por un valor de S/. 12,200, se concretaban en una cepilladora, dos dobladoras (una de planchas y otra de barras), tres tornos para proveer tornillos, dos tornos para roscar tornillos, una barrenadora de cañones y una rayadora de cañones "de las recientemente inventadas"[52].

El importante pedido al que nos referimos debió haber sido satisfecho, a juzgar por una publicación oficial destinada no solamente a informar a la ciudadanía, sino también a los marinos españoles que se hallan en nuestra costa esperando el momento de llevar sus buques al ataque. La mencionada publicación expresaba: "Con siete secciones o talleres, conexos con las labores que le incumben, fúndese allí toda obra de fierro y de cobre para el Estado y para los particulares; y en esa fábrica se ensaya actualmente con notable empeño la fundición de cañones rayados.— Dependiente de la Comandancia General de Marina, en cuanto a la dirección y a la economía del servicio, no lo está en todo aquello que concierne a su contabilidad, compra de materiales y sueldos, que es de la incumbencia del ministerio de Hacienda. Por la dirección de este ramo se os dará a conocer las utilidades que rinde esa empresa.— Por órdenes giradas a nuestro Ministro en Londres, se calcula estén contratados en Inglaterra varios oficiales

[de mar] expertos en distintas profesiones; ellos vendrán a reemplazar en esta fábrica, a los que han terminado su compromiso, y a los que, por cualquier otra causa, deban sustituirse con otros de cualidades más recomendables. Con esta mejora y con los progresos que hacen treinta y siete aprendices, hijos del país, sin que pasen muchos años, se embarcarán en los buques de la armada maquinistas nacionales en lugar de los extranjeros que hoy funcionan.— En Octubre del año próximo pasado se recibieron en el Callao, traídas de Inglaterra, doce máquinas que para establecerlas, cual corresponde, debe hacerse una reforma general en el edificio, según los planos y presupuesto trabajados con este fin. Una vez que ella se logre, el Perú tendrá una factoría montada a la altura que alcanzan los adelantos en la mecánica"[53].

Terminado el conflicto con España, se nombró superintendente de la Factoría al capitán de navío José María García[54] y el año siguiente mediante un decreto supremo del 29 de agosto de 1866 se estableció una comisión a la que se le encargó que formulara un nuevo reglamento de la institución[55].

Con los pedidos formulados durante la década de los sesentas satisfechos en su integridad, al terminar la década la Factoría contaba con las siguientes máquinas-herramientas, que constituían un apreciable equipo para la época y para nuestro país: trece tornos, cinco cepilladoras, tres taladros, dos tarrajas, dos punzones, una dobladora de planchas, una remachadora, una cortadora de ruedas dentadas, una pulidora, una máquina de hacer tornillos y dos martillos de vapor, movidos todos por una máquina de quince caballos de vapor. La sección de fundición poseía dos hornos cilíndricos capaces de contener cada uno hasta 100 quintales de metal. Además habían otros dos hornos semejantes, de veintiséis quintales y "uno de aire para fundir" en crisoles, de hasta doscientas libras[56].

X D. EL BATALLON DE MARINA. LA BRIGADA DE ARTILLERIA

Al organizarse, en 1821, la Marina de Guerra del Perú la designación de uno de los elementos que la integran es bien clara y terminante. En comunicación que Guise dirige al secretario de Guerra y Marina, al tratar de una recluta que considera necesaria, dice que "debe procederse a la formación del Batallón de Marina a quien corresponde la guarnición de los buques de Guerra y Arsenal".

Además, en el decreto en que San Martín organiza la flamante marina, los seis primeros artículos tratan de los jefes y oficiales (generales, superiores y subalternos), a quienes se asigna el uniforme naval, y el séptimo se ocupaba de "la tropa de Marina" a cuyos oficiales se destinan prendas de vestuario peculiares (casaca encarnada con vivos amarillos y pantalón blanco). Sin embargo, a pesar de tales inequívocas distinciones, a partir del año siguiente es frecuente que en los documentos oficiales de la Marina de Guerra, cuando se hacen referencias a los elementos militares mencionados en las líneas anteriores, el investigador encuentre galimatías procedentes del empleo de términos que no son los que quedaron especificados en esos dos documentos. Ya en 1822 el Comandante General de Marina se refiere a "la primera compañía de la Brigada de Marina" que cuenta con un efectivo de 119, de capitán a soldados, y se ordena que dicha "brigada" sea puesta a disposición del comandante del segundo batallón de la Legión Peruana. Comienza luego a emplearse con frecuencia los nombres "brigada de marina" o solamente "brigada". En 1831 se encuentra la designación "brigada de infantería de Marina". En 1832 aparece en una oportunidad la frase "guarnición de infantería que entró de servicio en el Callao". En otro caso se discute la situación de "los 19 individuos de tropa últimamente dados a la Brigada de Marina". En 1834 se menciona a esta fuerza como "la tropa de infantería del resguardo". Para hallar la explicación de esas variedades terminológicas es preciso husmear en ciertos antecedentes históricos que se encuentran en Gran Bretaña, y después en España, a partir de la primera mitad del siglo XVI y que se relacionan con costumbres bastante antiguas.

Desde la aurora de las guerras marítimas, abordo de los buques fenicios, egipcios, griegos, cartagineses o romanos había gente exclusivamente dedicada a combatir, así como se contaba con otros individuos que sólo atendían las faenas de características marítimas. Esta situación se presentó en toda Europa hasta la primera mitad del reinado de Enrique VIII de Inglaterra, monarca que al impulsar la construcción de los grandes cañones, se vio precisado a resolver un grave problema sobre la clase de personal con que un buque de guerra debía salir a una campaña bélica. El caballero en armas de la época anterior a este monarca prestaba sus naves al rey, pero aquél no se embarcaba sino mandaba a sus mesnadas en las que figuraban individuos aguerridos, para quienes en muchos casos ésta era la primera vez que

ponían los pies en una cubierta. La situación resultaba de tal naturaleza que el *Mary Rose* en 1512 partió a combatir llevando 251 soldados y 120 hombres de mar. La solución del problema no cabía hallarla en los buques de vela tratando de convertir en soldadesca a la gente de mar, pues ésta no podía abandonar durante el combate sus puestos de maniobra del velamen. Enrique VIII decidió hacer lo contrario: formar soldados-marineros que supieran servir abordo en las dotaciones de los cañones y tuvieran ciertos conocimientos de marinería (a quienes poco después se llamó *marines*), obteniendo Gran Bretaña resultados tácticamente revolucionarios como que en 1558 el *Victory* estuviera tripulado por 100 soldados solamente, mientras que había 268 *marines* y 32 artilleros. En 1624, por último, desaparecieron los soldados: el *Speedwell* contaba con 100 *marines* y 64 artilleros[57].

El ejemplo británico fue seguido por otras marinas de guerra, aunque en algunos casos con ciertas diferencias. En los Estados Unidos el Congreso Continental ya se refirió a los *marines* en 1775, y veintitrés años después John Adams creó el *U.S. Marine Corps*. Francia, en cambio procedió de manera diferente. Tuvo un conjunto de tropas que rendía su servicio muy especialmente en los arsenales y en los servicios coloniales, pero poco abordo en calidad de guarnición. No se podía decir que esta gente se hubiera incorporado en la Marina de Guerra de Francia integrándose en ella. Es muy significativo que fuese "infantería de Marina" la denominación con que se le asignaba en este país, pues tal nombre en la lengua francesa había sido tomado del término italiano *fante,* que además de 'muchacho, mozo' significaba 'servidor, criado' y que desde el siglo XVI designaba a los 'soldados de a pie' "marcados en la Edad Media como criados de los caballeros".

En cuanto a España, que tanta influencia recibió de Francia, especialmente desde los primeros años del siglo XVIII, tomó de la lengua de ese país el mismo término, que se encuentra, junto con "tropa embarcada" en la *Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxcales de S.M.*, que se editó en 1802 que fue el año, precisamente, en que el cuerpo británico de *marines*, subió de rango al recibir el nombre *The Royal Marines*. Para reglamentar en España la vida a bordo de aquella soldadesca injertada malamente en el organismo marítimo, la mencionada Ordenanza dedicaba nueve títulos de los treintiséis que contenía la obra, a dictar disposiciones sobre el comportamiento de la tropa. Ese amplio número de páginas se hacía necesario a causa de la situación de

Armada Nacional

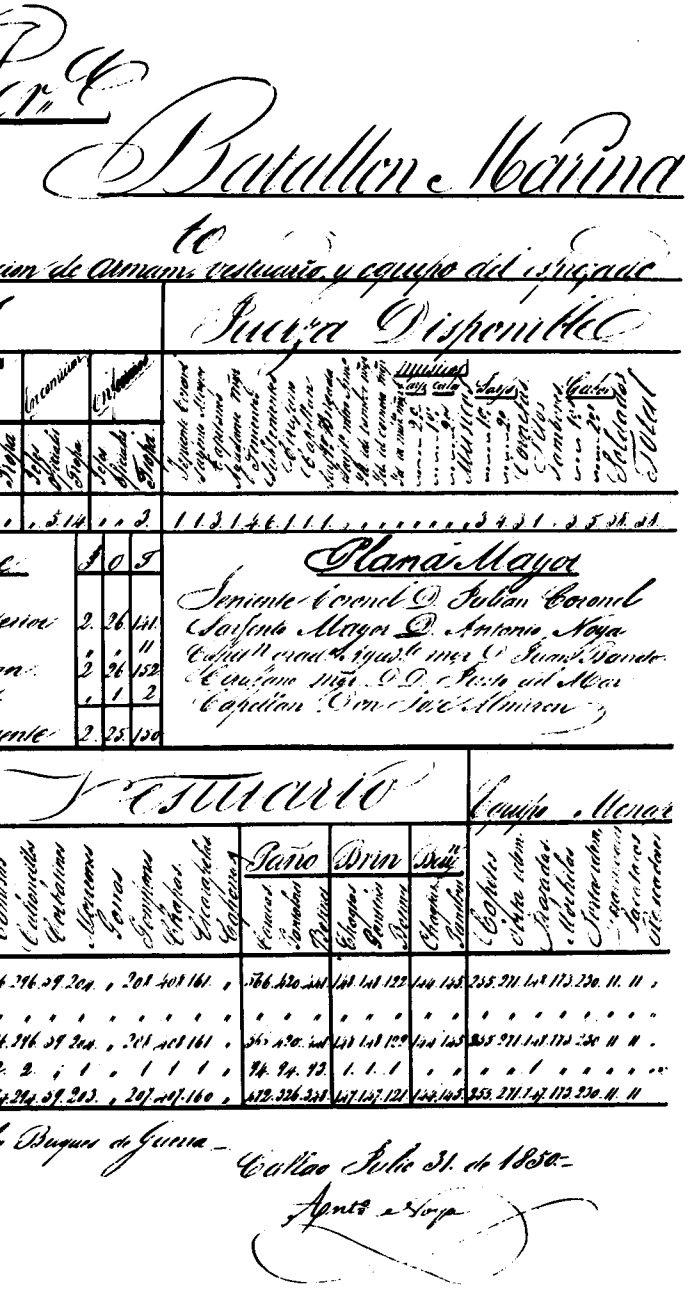
Estado mensual que manifiesta la fuerza Efectiva y Disponible con q

Fuerza Efectiva

Clases	Marinos	Tropa	Total	Cabos	Sargentos	Total
Marineros						
Grumetes						
Pajes						
Artillería						
Infantería						
Caballería						
Total						

Efectivo

Clases	Marinos	Tropa	Total	Cabos	Sargentos	Total
Marineros						
Grumetes						
Pajes						
Artillería						
Infantería						
Caballería						
Total						



Batallon Marina

Fuerza Disponible

Plana Mayor

Teniente Coronel D. Julian Coronel

Sargento Mayor D. Antonio Moya

Equipo

Buques de Guerra — Callao Julio 31. de 1850.

Antº Moya

La fuerza efectiva del Batallón de Marina, su armamento, vestuario y equipo en 1850. (M.N.P., doc. 21, ff. 31-32. Comandancia).

esos soldados sin hábitos navales que en nuestra marina colonial se embarcaban con sus propios oficiales, armas y regímenes económico, disciplinario e interior. Fue esa reglamentación la que trató de cambiarse apenas llegaron a nuestras costas San Martín y los numerosos oficiales de marina ingleses, que ya habían servido en Chile, substituyéndola mediante una organización semejante a *The Royal Marines* británicos, como se advierte desde el primer decreto (previamente mencionado) que se dio el 24 de noviembre de 1825, en que se creaba para estos *marines* peruanos un uniforme especial. No se logró por entonces el fin que se perseguía porque la influencia anglosajona no fue fuerte ni duradera en nuestra Marina de Guerra. De allí la variedad de nombres que dimos a conocer en párrafos anteriores, en varios de los cuales aparece un termino que precisa aclarar: "brigada" procedente del italiano *brigata* "tropa, compañía", que es derivativo del latín *briga* 'contienda, pelea'. Esta palabra se había utilizado antiguamente para referirse a cierta agregación de tropa, de número y procedencia variables; y en la Marina para designar cada una de las secciones en que se divide la marinería de un buque para los servicios náuticos y militares. También en España se había empleado para referirse antiguamente al cuerpo de artillería de marina, y durante los primeros años del siglo XIX había comenzado a utilizársele como denominación del "cuerpo de tropas creado en 1827 para guarnición y servicio de guerra en ambas armas de infantería y de artillería"[58].

Cuando San Martín abandona el Perú y luego tiene lugar el eclipse de Guise durante el predominio político de Bolívar, se advierte que disminuye el esfuerzo de crearle a la Marina de Guerra su cuerpo de "*marines* a la británica". Después, en un lapso de doce años, parece que decae o que se restringe mucho la actividad de ese cuerpo que recibe las varias denominaciones que antes hemos mencionado, pues en nuestro Archivo Histórico de la Marina no se hallan referencias al mismo hasta que se llega a las fechas del 1834. Es este año, y durante el gobierno de Orbegoso, mediante un decreto presidencial de fecha 28 de febrero, que se aprueba "la formación de la Brigada de Marina compuesta de cuatro compañías de infantería con la fuerza de ciento cincuenta plazas."

Este decreto ofrece la peculiaridad de que contiene el rasgo significativo (que desapareció en la práctica) de que se intenta volver al sistema británico: se advierte que aunque el comandante es el *teniente coronel del ejército* Manuel Santiago Gómez, se

especifica en el contexto que en cuanto a los oficiales necesarios"se prefiera a los del Cuerpo General de la Armada" (*Loc. ctd*). No parece que se hubiera logrado ya entonces este último deseo.

Durante los cuatro muy agitados años políticos que siguieron, "la Brigada de Marina quedó disuelta", según lo da a saber el comandante Juan Panizo, quien explica que parte de su tropa se incorporó en la Brigada de Artillería que unida a los cuerpos capitalinos del ejército fueron integrados en el Batallón Pichincha. En esa misma comunicación el Comandante General de Marina solicitó que tomando como base los soldados que quedaban, se reconstituyera esa fuerza. Ignoramos si la petición se atendió de inmediato pero hemos examinado la documentación que demuestra que como "Batallón de Marina" combatió en San Antonio durante la revolución que Castilla encabezó en Tacna en 1843. En 1845 estaba bajo el mando del teniente coronel José María Barayber con quien cooperaban dos sargentos mayores, cuatro capitanes, nueve tenientes y diez subtenientes[59].

La posterior información de importancia en que se menciona con todo detalle al referido batallón es el decreto supremo que emitió el general Castilla el 6 de julio de 1847, que suele denominarse por varios historiadores el "Reglamento Orgánico de la Marina" en el cual se coordina lo relativo a lo que allí se especifica como "la fuerza de infantería que se necesita para cubrir la guarnición de los buques de guerra, servicio militar del Arsenal, y demás atenciones de la Armada", que se renovaba cada seis meses y cuya oficialidad se componia de "Jefes y oficiales de infantería del ejército entre los cuales había una tercera parte del arma de artillería". En la sección segunda, art. 1º., se establecía en detalle quiénes formaban las guarniciones en cada tipo de buque (1 capitán... y 52 soldados en fragatas de 40 cañones, 1 capitán y 80 soldados en fragatas de 80 cañones, 1 oficial subalterno y 25 soldados en bergantín de 20 cañones). El art. 6º. prescribía que "el número de individuos de tropa [sin considerar la banda de música de la guarnición de cada buque] constaría de otro igual a la tercera parte de la marinería de dotación". El art. 7º. expresaba: "Por cada cuarta que se embarque de guarnición, se embarcará también un oficial al mando de ella; y sucesivamente irá aumentando el número de oficiales a proporción que se aumenten las cuartas, hasta completar una compañía o los dos tercios de ella, en cuyo caso se embarcará el capitán con sus correspondientes subalternos". El art. 8º. decía: "Toda guarnición que no pase de 12

hombres será mandada por un sargento". Y según el artículo 9º., "en tiempo de guerra se aumentará un marinero por cada cañón y veinte soldados a cada guarnición"[60]. Debe hacerse notar dos anomalías que la organización de esa infantería embarcada peruana tenía con respecto a su modelo español. El artículo 4º. de nuestro decreto para su organización disponía que las guarniciones militares usaran abordo las armas de "la infantería del ejército", lo cual acentuaba más sus diferencias con la marinería y recargaba la labor logística; el artículo 6º. por otra parte, preceptuaba que se instruyera a la tropa en el manejo de los cañones navales "hasta donde fuese posible", mientras que la tropa embarcada de España pertenecía parcialmente a los especialistas de artillería y abordo cuidaba las santabárbaras y atendía los cañones, como hemos dicho antes[61].

Los apuntes históricos que preceden indican que aquello que durante el siglo pasado se llamó la "brigada o el batallón de marina" tuvo en la Armada una incierta vida institucional; y que el término "oficial del batallón de marina" no ha indicado durante el siglo XIX a una persona que había realizado estudios de infantería de marina (como ocurrió en Inglaterra, los Estados Unidos, y hoy sucede entre nosotros) sino era designación del cuerpo en que servía un oficial del Ejército Nacional, equivalente por ejemplo, a "oficial del batallón Pichincha", o "del batallón Junín", pues los oficiales y soldados servían en diferentes cuerpos de infantería que por entonces existían. Que en nuestra historia naval se intente presentar como *marines* británicos a esos oficiales, significa que a sabiendas o por ignorancia se está tratando de meter gato por liebre. Podrán hallarse memoriales u otros documentos en que alguien anteponga a su nombre la frase "teniente de infantería de marina" pero éste es, simplemente, el resultado de una actitud vergonzante: ese Fulano ha tratado de elevarse en categoría, dándose una designación que no existía oficialmente. Lo ha hecho para ocultar que era un humilde *infante*, y esto a causa de que los de caballería formaban la *nobleza profesional* y los de artillería eran hombres de *ciencias matemáticas*, mientras que etimológicamente, como he dicho antes, la *voz* «infante» había sido antiguamente sinónimo de "sirviente". Fue esa infantería un parche militar colocado en el organismo naval peruano, que nunca estuvo integrado en el mismo sino constituyó una excrecencia más que incómoda y hasta cabe la sospecha que en algunos casos esos cuerpos militares hayan tenido como misión ejercer un control

sobre la oficialidad naval y la gente de mar como se advirtió en la contra-revolución que encabezaron los coroneles Gutiérrez. Se hizo en realidad peligroso para la Armada, pues fue un agente de desórdenes, motines y hasta asesinatos que no hacen grato el recuerdo de ese nombre; ni es deseable que su paso por la Institución merezca un recordatorio histórico semejante al que son acreedores las denominaciones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca" que hicieron frente al plomo chileno bajo el mando de jefes de la Marina de Guerra como los comandantes Carlos Arrieta y Juan Fanning. No todo fue malo, ciertamente, por parte de esa tropa mal injertada en la Marina de Guerra. Pero cuando se quiere hacer historia sin falsearla o sin cometer el pecado de omisión, no debe olvidarse su crónica roja. En mayo de 1854, sargentos, cabos y soldados se sublevaron en la fragata *Amazonas*; en diciembre hicieron lo mismo, asesinando al Contador, saqueando el buque y despidiendo a tierra al Comandante y a los oficiales; mientras que en julio el jefe de la guarnición de la *Noel* abandonó a su tropa en Arica, donde se embriagó ocasionando que los soldados del Batallón de Marina que se hallaban en las Chincha, se unieron a la revolución militar, en abril de 1856. En enero de 1862 un teniente de la guarnición militar del *Ucayali* que se hallaba en Chorrillos, tomó el mando del buque, zarpó hacia el Callao, en este puerto cañoneó al *Loa* y a otros buques de guerra así como a un bote francés, y se fue a las Chincha donde se logró apresarlo. Tres sargentos de la guarnición de la *Amazonas*, el 24 de julio de 1861, repartieron aguardiente y sublevaron a la tropa, dando muerte al Comandante General, al segundo comandante del buque y a tres oficiales. En agosto de 1865 se sublevó la guarnición del *Lerzundi*, en el Callao. Mas no constituyó sólo la costa del Pacífico el campo de acción de la soldadesca embarcada.

En lo que después fue el departamento político de Loreto, desde 1850 hubo cuerpos de tropa (como la Columna Guarnición de Loreto), formada por nativos de esa región, para defender en unos casos nuestras fronteras con el Brasil, donde desertores, esclavos, prófugos y criminales procedentes de tal país significaban un peligro; y para en otros casos impedir las incursiones que los aborígenes, aguarunas y huambisas sobre todo, realizaban contra los colonos del Marañón. Para apoyar los proyectos que llevaron a la adquisición del *Huallaga* y *Tirado*, a comienzos de 1859 un grupo de tropas de infantería comenzó a trasladarse

hacia el Amazonas a órdenes del coronel Carlos Stevenson. Esta soldadesca, que se estableció en Moyobamba, dio mucho que hacer. Las deserciones habían sido elevadas desde Cajamarca, y a los dos meses de haber llegado a aquel lugar se sublevaron persiguiendo a sus oficiales para asesinarlos, provocándose una peligrosa situación que sólo el coraje y la sangre fría de Stevenson logró dominar. Poco después, en Londres, durante el mes de mayo de 1863, a bordo del pontón británico *Venus* (que había prestado la Marina de S.M. Británica a la *Arica*, que estaba cargando la maquinaria para Loreto), la tropa se sublevó porque no se le dejaba más libertad para saltar a tierra, saqueó la cámara de oficiales, tiró al mar al alférez Francisco Vidal, quien se ahogó, y en su lucha contra la marinería ocasionó varias muertes. Poco después esta soldadesca levantisca iba a contribuir a que en Iquitos se llegara a una grave situación.

En abril de 1864 alcanzó Iquitos el coronel Stevenson con su columna de infantería, muriendo ocho días después. Quedó a cargo el teniente coronel graduado Belisario Suárez. Al mando de esa fuerza, a la que se agregó la tropa malsana que en la *Arica* venía de Londres, Suárez fue campana de éscándalo. El Comandante General del Departamento Fluvial (Alzamora) se vio precisado a dar de baja a un grupo de la guarnición, por su conducta "viciosa e inmoral". El mismo Suárez desconoció al marino, y con la tropa que comandaba organizó un motín que abrigaba el propósito de destituirlo. Apoyado por el personal naval Alzamora logró dominar la situación. Ante su fracaso Suárez huyó a Moyobamba llevando consigo a casi toda la tropa, y de allí escapó solo a Lima. El Prefecto disolvió en Moyobamba al Batallón de Marina local.

Para terminar el relato poco estimulante de las dificultades provocadas en 1850-1870 por tropa embarcada, queda por mencionar que en octubre de 1866 el capitán de ejército que era jefe de la tropa de guarnición en la *Unión*, insurreccionó en Valparaíso a sus hombres y a algunos marineros, con el propósito de llevar el buque al Callao para ponerlo a órdenes del contralmirante Montero.

De acuerdo con el incremento general que hubo en la Marina de Guerra Nacional, el efectivo de este batallón fue aumentado, a partir de una petición presentada al Congreso en 1858: "Si fijáis vuestra atención en la fuerza que el Reglamento del 6 de

julio de 1847, señaló al batallón de Marina para cubrir la guarnición de los buques, cuando sólo habían dos bergantines y dos goletas, no dejaréis de conocer que habiéndose aumentado desde entonces considerablemente nuestra Armada, es de necesidad reforzar aquel cuerpo para que pueda prestar el servicio peculiar que le corresponde: las guarniciones deben relevarse cada seis meses y para que esto pueda tener lugar es de todo punto indispensable que el batallón conserve siempre en tierra, por lo menos, un número igual de plazas a las que tenga embarcadas. Conocida esta necesidad no dudo que aprobaréis el aumento de doscientos hombres a la fuerza efectiva que señala el Reglamento al expresado cuerpo"[62].

La anterior petición fue atendida de inmediato[63]. Pero el crecimiento de este cuerpo de tropa no se detuvo allí. Si se examina la *Guía política*...de 1861 se halla que en tal año existían ya dos batallones. Además, como puede verse en el cuadro estadístico que reproducimos en este volumen, se comprueba que al finalizar el año 1869 la infantería naval constaba de 575 plazas agrupadas en dos batallones.

Según se advierte en el Título 17 de la Real Ordenanza Naval de 1802 que regía en la marina colonial y que después de la guerra independentista continuó en vigencia durante un buen lapso, la Marina de Guerra de S.M. Católica tuvo un cuerpo que se llamó "Tropa de Artillería de Marina". En el armamento y desarme se hacía cargo de los cañones y de todo su equipo, de las pólvoras, la munición y su estiba; y en la vida del buque tenía deberes definidos. Montaba en puerto y en la mar guardias especiales en las cubiertas y santabárbaras, repasaba continuamente los conocimientos teóricos y prácticos aprendidos en sus escuelas y hacía ejercicios con el resto de la tripulación.

La característica que se acaba de señalar explica que en nuestro Archivo Histórico Naval se encuentran documentos republicanos en que desde 1831 se menciona la "brigada de Marina" [nombre que se transformará más tarde en "batallón de Marina"] que estará compuesta, se explica, por cuatro compañías de infantería y una de artillería. De 1836 hay un "estado que manifiesta la fuerza y destino de la brigada de artillería de Marina"; y en 1837 se detallan "los artilleros necesarios para el servicio de las baterías del puerto", así como el "armamento y vestuario que necesitan"[64].

Consignamos los datos que preceden, para que aparezca una explicación clara y precisa que sirva de antecedente a la superioridad teórica y práctica que en el conocimiento de la artillería en 1866 mostró la Marina de Guerra en comparación con el Ejército Nacional; así como para que se justifique la aparición en los escalafones navales de oficiales de quienes se califica en estos como "artilleros" o "de artillería". Ambas circunstancias se van a encontrar en este tomo de la *Historia Marítima.*

ANEXO AL CAPITULO

El patrimonio inmueble del Museo y Archivo, del Centro Naval y de la Farmacia Central

Después del maremoto que ocasionó la total destrucción del Callao, en 1746, con el resurgimiento del puerto y la terminación de la fortaleza del Real Felipe comienza la Armada a revivir y llega a edad adulta el 15 de julio de 1799, en que se crea la Junta del Apostadero del Callao a cargo de todo lo relacionado con el Arsenal y el resto de la Marina. Existió esta junta veintidós años, celebrando doscientas noventisiete sesiones hasta el 26 de junio de 1821 en que la acometida sanmartiniana hizo que se diera por terminada su misión. Desde 1801 ocupó el Arsenal el íntegro de su fábrica que tuvo que ser reconstruída en 1807 a causa de los daños que le ocasionó el terremoto del 1º de diciembre de 1806 (Arrús, 92-93, 156, 204). Era la más importante construcción que tenía el Callao (con excepción del Real Felipe). Comprendía por entonces toda la manzana irregular que al nordeste de la fortaleza quedaba entre la actual Plaza Independencia, la ribera marítima y lo que son hoy la Plaza Grau, calle Nieto y Parque Guise, terreno todo con el que llegó a los finales del siglo pasado. El total que cubría su área puede apreciarse si se considera que, año tras año, se le fue separando ciertas extensiones en las cuales se establecieron el cuartel al que el Ejército llamó después "2 de Mayo", la Mayoría de Ordenes de Marina, la Capitanía, el Arsenal propiamente dicho, la Oficina del Telégrafo y la del Resguardo, además del lote situado al Oriente, en el cual se construyó después el edificio del Banco del Perú y Londres. Las partes de esa herencia que quedan hoy en poder de la Armada son aquellas en que se hallan actualmente los siguientes edificios: Museo Naval y Archivo Naval, Farmacia Central de Marina y Centro Naval con un pequeño campo de deportes. Es parte interesante de la historia de la Marina de Guerra, precisar qué ocurrió entre 1850 y 1870 con el Arsenal, pues tal información amplía el estudio de las tendencias que por entonces se encontraban en los gobiernos de la Nación y hacen más digno de respeto el inmueble que ocupan ahora el Museo y Archivo Navales.

A mediados de agosto de 1849, es decir, cuando hacía menos de seis meses que se había firmado el contrato, con Candamo y los hermanos Oyague, para la construcción del ferrocarril entre Lima y Callao, el Comandante General de Marina (Domingo Valle Riestra) mandó al ministro del Ramo una importante comunicación relacionada con los perjuicios que a la Marina de Guerra causaban ciertas concesiones que se hacían a esos contratistas de la obra. Esto se debía a que el mencionado contrato obligaba a la demolición de dos baterías del Arsenal "reduciendo el local de éste e interponiendo entre él y el varadero o playa tres o cuatro líneas de carriles".

De acuerdo con la digna y firme línea de conducta que este jefe siguió durante su vida para ejemplo de sus subordinados, y por creer que "faltaría a su deber

si oportunamente no daba a conocer sus reflexiones", pidió que se hiciera saber al Presidente de la República que "ningún arsenal puede llamarse [así], ni puede servir al objeto a que está destinado, desde el momento en que se halle separado del mar por obras u obstáculos intermedios, mucho más si estos provienen de propiedad particular...". Añadía después que la defensa de la playa y del muelle iban a desaparecer, pues los cañones de la fortaleza no podían realizarla ya que estaban muy elevados, opinando que si la empresa ocupaba la zona que se le iba a conceder, "el local mencionado sería en adelante un almacén, un depósito, un cuartel, cuanto se quiera, en fin, menos un arsenal". Finalizaba proponiendo que se abandonara el resto de la planta, y se hiciera pagar a la compañía constructora el alto precio que tenían tales obras y terrenos, para construir con ese dinero un nuevo arsenal. Con el objeto de facilitar tal propósito envió al ministerio de Guerra y Marina el "plan del nuevo arsenal" que aquí se reproduce. No se llegó a construir, como luego se leerá. Pero la presentación del proyecto del que fue autor un hermano del Comandante General, es interesante a fin de que el lector aprecie los conceptos que a mediados del siglo pasado existían sobre construcción de arsenales. Contribuye también a dar una idea de lo que fue el arsenal chalaco del que venimos tratando, pues al examinar los documentos gráficos de la época posterior hemos advertido que este proyecto se tuvo en cuenta en la refacción que sufrió ese edificio durante la década de los setecientos. Hay una fotografía, por ejemplo, que muestra el módulo que en el plan lleva el nombre "Almirantazgo". El ministro de Guerra y Marina dió a saber a Valle Riestra, es de suponer que por disposición presidencial, que "ya estaba resuelta la adquisición del terreno y parte del Arsenal y el que ocupaban las baterías, cuando se recibió la comunicación [del Comandante General de Marina]".

No se abandonó el edificio, sobre el cual apareció, en 1862-1864, otro proyecto de construcción como luego diremos. En cuanto a la batería, se utilizó solamente para contestar los saludos a la plaza (AMNP. Mayoría de Ordenes, Almacenes y Arsenales. Valle Riestra a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 21 de agosto de 1849). De esta manera el Arsenal se convirtió en un elefante blanco, y además en un serio peligro según se advierte en otra comunicación suscrita por Valle Riestra doce años después, en la cual expresa que "contiene un vasto espacio de ruinosas fábricas que ofrece grandes inconvenientes", señalando los principales: "1º no tiene comunicación con el mar... haciendo difíciles y lentas las operaciones y aumentando los costos... [que ocasiona] la conducción del material; 2º "está en estrecho contacto con el comercio, con la Aduana y con el ferrocarril..., haciendo a veces imposible las tareas, por la confusión de operaciones militares y mercantiles; 3º hay deterioros constantes del material que se resiente al estar depositado "en almacenes de cañas y barro"; y 4º como precisa "guardar en esos depósitos las municiones destinadas para el consumo de la fuerza que existe en este arsenal, existe el peligro de una explosión más o menos grande, en el centro mismo del comercio, siendo por otra parte inminente el peligro de un incendio por estar rodeados dichos almacenes de muladares y de depósitos de materiales inflamables, lejos de toda vigilancia". Señala también la falta de seguridad de los almacenes "habiendo ya ocurrido... pérdidas por averías y robos" (AMNP. Mayoría de Ordenes, Almacenes y Arsenales. Valle Riestra a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 2 de diciembre de 1862).

Si se vuelve al orden cronológico, hay que hacer notar que a mediados de julio de 1855 el Mayor de Ordenes y Comandante de Arsenales del Departamento

de Marina, capitán de navío Juan J. Panizo, solicitó un cambio en la dotación del Arsenal "por haberse aumentado la Escuadra" con un incremento correlativo "en las labores y atenciones", con respecto a 1847. Añadía que, además, ya no era necesario el número de condestables que había antes revistado en el Arsenal, a causa de la situación creada por el retiro de la batería a fin de ceder terreno al ferrocarril que corría entre Lima y Callao. Propuso como jefe a un oficial superior al que debía dársele como ayudante un oficial subalterno, y la siguiente plana menor: un contramaestre, dos guardianes, dos patrones de lancha, un herrero, dos carpinteros y treinticuatro marineros. También formaba parte de ella, para atender los almacenes, un comisario interventor, un guarda–almacén, un amanuense y dos "peones de confianza" (AMNP. Mayoría de Ordenes, Almacenes y Arsenales J. Panizo a Comandante General de Marina, Callao, 16 de julio de 1855).

El 24 de noviembre de 1855 se dispuso la inversión de S/. 3,030.00 en la reparación del que se llamaba "Cuartel del Arsenal", en el cual se alojaba el Batallón de Marina. Al emprenderse la obra se encontró que las paredes que sostenían los techos viejos, tenían enteramente apolilladas "las maderas principales y las cañas de los telares", lo que indica que eran de la trama conocida en Sudamérica como *quincha*. Hubo que "rehacer los adobes para darle la solidez conveniente a la parte exterior del cuartel" y esto absorbió la partida presupuestal (AMNP. Mayoría de Ordenes, Almacenes y Arsenales. J.M. Raygada a Ministro de Guerra y Marina, Callao 2 de julio de 1856). Una Comisión posterior a ésta da a conocer que no obstante esos arreglos, el Arsenal no ofrecía lugar adecuado para cuartel. La tropa resultó alojada "en los sitios que pertenecían a la maestranza, [donde también] se depositaba la madera y arboladura de los buques" (AMNP. Mayoría de Ordenes, Almacenes y Arsenales. Comandante General de Marina a Ministro del Ramo, Callao, 2 de diciembre de 1862).

El 28 de noviembre de 1862 el Ministerio de Guerra y Marina ofició al capitán de navío Domingo Valle Riestra (comandante general de marina) para que le enviase el proyecto de un nuevo arsenal así como le diera a conocer el área que ocupaba el que aún se hallaba en servicio. El pundonoroso Valle Riestra le hizo saber no solamente que la superficie era de 10,533 varas(*) cuadradas, sino que el valor que podía calcularse a tal propiedad alcanzaba a 179,061 pesos, "la que [creía] suficiente para cubrir el gasto que demandaba la obra del nuevo edificio", que convenía levantar "al oeste de la Batería de Santa Rosa sobre la cual debería apoyarse la derecha" (AMNP. Mayoría de Ordenes, Almacenes y Arsenales. Valle Riestra a Ministro de Guerra y Marina, Callao 2 de diciembre de 1862).

La situación internacional, en cuyo panorama aparecieron anuncios de tormenta en 1864, dos años después se ensombreció de manera peligrosa para el Perú a causa de la amenazadora actitud de una escuadra española. No es de extrañar, por eso, que se pusiera interés en la construcción de un nuevo arsenal, aprovechándose los conocimientos y la inquietud que el comandante Valle Riestra había mostrado años atrás sobre tal asunto. A principios de mayo el presidente Pezet hizo que se reuniera una junta de jefes de marina que examinara el plano destinado a construir el nuevo arsenal, devolviéndosele al Ministro, con algunas sugerencias. También se procedió a medir el terreno que se había escogido. Se trataba de veintisiete mil metros cuadrados, que de inmediato fueron estacados,

(*) Una vara era igual a 835.9 mm.

área que el Estado reivindicaba de una concesión hecha al difunto constructor naval don Guillermo Lyons, por falta de cumplimiento de las condiciones en que se otorgó. La idea y las gestiones habían sido del comandante Valle Riestra y hubieran dado buen resultado si no se hubiera complicado tremendamente la vida nacional a causa de la toma de las islas Chincha por los españoles, y la subsecuente acción bélica (AMNP. Mayoría de Ordenes, Almacenes y Arsenales. Valle Riestra a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 7 de mayo de 1864).

El resultado favorable que se obtuvo en el Callao, en el combate del 2 de mayo de 1866, galvanizó el patriotismo nacional. La Marina de Guerra ganó en respeto público y en atención gubernativa, a causa de la participación que tuvo en los triunfos de Abtao y el Callao. Por ahora es suficiente decir que como resultado del conflicto con España, se atendió las necesidades del Arsenal que el capitán de navío García y García describió en 1870, al decir que el edificio contenía: "un cuartel en el que se alojaban los batallones de marina; un departamento en que se hallaban las oficinas y el alojamiento del Comandante General de Marina; almacenes para depósitos de artículos navales pertenecientes a la escuadra; un patio interior con agua corriente y un departamento para el depósito de la artillería". Añadía que a la entrada (es decir, en el frente que hoy tiene el Centro Naval hacia la Plaza Grau) se encontraban ya alojadas las oficinas de la Capitanía y las de la estación telegráfica del Estado (García y García, Aurelio. *Derrotero* ... Lima, Imp. del Estado, 1870, segunda edición, p. 103).

El proyecto de construir un nuevo edificio para que sirviera de arsenal no había muerto. Fue dinamizado durante los finales de 1872, pues el 24 de octubre Diego de la Haza (comandante general) presidió una comisión que el gobierno había nombrado con Amaro Tizón, Camilo Carrillo, Guillermo Black y el Ingeniero en Jefe de la Obra del Muelle Dársena, a fin que "examinando el terreno comprendido entre las plazas del Norte y Sur de la bahía... determinara el punto más adaptable a la construcción de un arsenal de marina". La comisión cumplió su cometido, proponiendo por unanimidad de pareceres los terrenos "comprendidos en la parte de Barlovento del Muelle Dársena" (AMNP. Libro copiador Nº. 244. Comandancia General, 1872-1875, pp. 56-57).

La penuria fiscal, que poco después iba a llevar al país a la bancarrota, amainó el entusiasmo constructivo, y esto en circunstancias en que el venerable edificio del Arsenal daba muestras de su desgaste físico. Al comenzar enero de 1875 se derrumbó una de las paredes exteriores de los almacenes, "comprometiendo el techo respectivo". Se trataba de una avería de veinticuatro varas de largo, lo que llevó al Comandante General a pedir que con urgencia se practicara "un reconocimiento especial... a fin de evitar tal vez desgracias ulteriores" (AMNP. Libro copiador Nº. 244. Comandante General, 1872-1875, pp. 564-565). Quizás fue la ocurrencia que se menciona, lo que impulsó a una seria reparación del edificio y sus anexos. D. Federico Alzamora, por ejemplo, menciona en su tiempo, trabajos que se están haciendo "en la antigua cisterna del Arsenal". (AMNP. Mayoría de Ordenes, Almacenes y Arsenales. Alzamora a Comandante General de Marina, Callao, 12 de enero de 1875).

Al parecer, las reparaciones que se llevaron a cabo dieron por resultado que el edificio llegara al presente siglo en buenas condiciones, pues en el informe enviado por el Mayor de Ordenes del Departamento de Marina, para integrar la memoria anual de 1902, se señalan los siguientes puntos sobre el Arsenal:

ANEXO AL CAPITULO

1.— La Mayoría ocupaba una oficina "en el primer departamento de la entrada lateral del Arsenal" (es decir, la que hoy da acceso al Museo);
2.— el edificio del Arsenal "no llegó a terminarse sobre todo en su distribución interna; lejos de eso, se destruyeron algunas paredes para aprovechar algo de ese material y hacer los departamentos que [por entonces] ocupaban la Capitanía del Puerto y la Mayoría, habiéndose tomado [para la última] lo que en el primitivo plano estaba marcado para pañol de ropa y menudencias". No contaba el Arsenal con un buen depósito;
3.— durante el lapso de esta memoria "han... inspeccionado el local del Arsenal de orden superior, para destinarlo para oficina de resguardo y a oficinas de Correos y Telégrafos".
4.— la entrada por la plaza Grau "tenía arquería de piedra de San Lorenzo".
5.— había rejas. (AMNP. Mayoría de Ordenes, Almacenes y Arsenales. Federico Rincón a Director de Marina, Callao, 11 de junio de 1902).

Parece que poco antes se había realizado una reestructuración y reconstrucción de la fábrica, pues en una obra de Rosendo Melo, cuya primera edición corresponde a 1902, este autor expresa: "Las oficinas marítimas están situadas en el edificio moderno llamado "Cuartel del Arsenal", el mismo que en su fachada principal ocupan las oficinas de correos y telégrafos, independientes una de otra, y en el extremo de un cómodo cuartel" (Melo, *Derrotero...*, ed, 1913, p. 164).

NOTAS AL CAPITULO X

1. Perú. *Leyes...*, 98.
2. Perú. *Leyes*, 95.
3. Perú. *Leyes*, 95-96, 101-102.
4. *Vide* AMNP. "Relación historiada...", 6, 11, 32; ACEHM, 1861, leg. 16, doc. 15, Callao, 20 de mayo de 1861, Prefecto de la Provincia Constitucional a Ministro de Guerra y Marina; AMNP. "Revista de inspección...", 5 de setiembre de 1864, f. 7.
5. Melo, *Historia*, I, p. 206.
6. *Vide* las *Guías...* de 1848, 1859, 1864 y 1865, 1868, pp. 378, 357, 308, 295 y 378, respectivamente.
7. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 7, doc. 5, Lima, 11 de enero de 1850. Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de Guerra y Marina.
8. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 16, doc. 17, Nueva York, 10 de octubre de 1850. Encargado de Negocios en los Estados Unidos a Ministro de Relaciones Exteriores.
9. Perú. *Memoria de Guerra y Marina.* 1853, p. 15.
10. OVIEDO, VI, p. 215, D.S. 2389, 29 de julio de 1852.
11. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...*, 1864, p. 31.
12. *Vide* AROSEMENA, 49.
13. Perú. *Leyes...*, 118-119.
14. DENEGRI, t. VI, v. 2, pp. 318-320.
15. ARREE, Londres, carp. 5-17, Londres, 13 de octubre de 1849, Joaquín I. de Osma a Ministro de Relaciones Exteriores.
16. ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 16, doc. 34, Lima, 24 de mayo de 1849, Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de Guerra y Marina.
17. *Vide* ECHENIQUE, *Memorias para la historia del Perú*, 1952, t. I, p. 146 y MELO, *El Callao*, 99.
18. *Guía...*, años 1863, 1867, 1872.
19. ARREE. Washington, 1848, carp. 5-3. Nueva York, 12 de febrero de 1848, Joaquín de Osma a Ministro de Estado y de Relaciones Exteriores.
20. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 14, doc. 107, del Ministro de Hacienda al Ministro de Guerra y Marina, Lima 10 de marzo de 1852.
21. ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 16, doc. 34. Lima, 26 de mayo de 1849. Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de Guerra y Marina.
22. ACEHM, 1850, carp. 51 legs. 1 y 14, docs. 19, 410, 593, 601. Lima, 21 de enero, 5 y 7 de agosto, 7 y 12 de diciembre de 1850, Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina.
23. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 14, docs. 113, 116, 119, 124. Lima, 26 de noviembre, 2 y 5 de diciembre de 1850. Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina.

24. *Memoria de Guerra y Marina*, 1851, pp. 17-18.
25. Archivo Mariátegui, Nº 20, Callao, 7 de enero de 1864, Encargado de la Comandancia General de Marina a Ministro de Estado del Despacho de Guerra y Marina; GARCIA CALDERON, II, p. 129.
26. GARCIA CALDERON, II, pp. 129-130.
27. ACEHM, 1853, carp. 53, leg. 20, doc. 10. Huancavelica, 23 de julio de 1853. Prefecto del Departamento a Ministro de Guerra y Marina.
28. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 3, doc. 37, Lima 10 de diciembre de 1852. Director de Casa de Moneda a Ministro de Hacienda.
29. ACEHM, 1858, carp. 54, leg. 23(b), doc. 367, Lima, 21 de junio de 1853, Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina.
30. *Idem, idem, idem*, doc. 530, Lima, 7 de octubre de 1853, Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina.
31. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 23, docs. 164, 220, 243, Lima, 1º y 31 de marzo, 11 de abril de 1853, Lima, Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina.
32. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 23, doc. 267, 3 de setiembre de 1852. Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina.
33. *Memoria de Guerra y Marina*, 1853, pp. 15-16.
34. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 28(b), docs. 588, 615, 619, 627, 639. Callao, 24 de mayo, 6 de setiembre, 26 de setiembre, 24 de octubre, 22 de noviembre de 1854, Gobernador de la Provincia Litoral del Callao al Ministro de Guerra y Marina.
35. ACEHM, 1854; carp. 55, leg. 28, doc. 256; *idem*, 28(b), doc. 587; *idem*. leg. 7, doc. 400, 17 de marzo, 22 de mayo, 4 de setiembre de 1854, Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina.
36. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 9, docs. 6, 8; *idem, idem*, leg. 28, doc. 112, 18 de enero de 1854. Gobernador de la Provincia Litoral del Callao al Ministro de Guerra y Marina.
37. ARREE. Washington, 1855, carp. 5-3, Nº 5. Washington, 5 de marzo de 1855, Juan I. de Osma a Ministro de Estado y de Relaciones Exteriores.
38. ACEHM, 1856, carp. 57, leg. 15, doc. 23. Gobernador de la Provincia del Callao al Ministro de Guerra y Marina, Callao, 19 de febrero de 1856.
39. ACEHM, 1856, carp. 57, leg. 1, doc. 127. Comandante General de Artillería al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 26 de marzo de 1856.
40. ACEHM, 1856, carp. 57, leg. 1, docs. 140, 142, 159, y legajo 1(a), docs. 171, 237 y 273. Comandante General de Artillería al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 14 de mayo, 6 y 26 de junio, 10 de octubre y 18 de noviembre de 1856, respectivamente.
41. ACEHM, 1857, carp. 58, leg. 16, 5, docs. 89, 57. Del Prefecto del Callao al Ministro de Guerra y Marina.
42. ACEHM, 1857, carp. 58, leg. 5, doc. 35. Del Prefecto del Callao al Ministro de Guerra y Marina, Callao, 16 de julio de 1857.
43. ACEHM, 1857, carp. 58, leg. 5, doc. 35. Del Prefecto al Ministro de Guerra y Marina, Callao, 16 de julio de 1857.
44. ACEHM, 1857, carp. 58, leg. 5, doc. 39. Del Prefecto al Ministro de Guerra y Marina, Callao, 24 de Agosto de 1857.

45. ACEHM, 1857, carp. 58, leg. 1(a), docs. 271, 353, 354, 374, 419, Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina, mayo, setiembre, octubre y diciembre de 1857; *idem, idem*, leg. 5, doc. 50. Prefecto del Callao a Ministro de Guerra y Marina, 2 de octubre de 1857.
46. AMNP. Nº 127, Bellavista, 8 de enero de 1864, José María García a Comandante General de Marina.
47. ACEHM, 1861, leg. 15, doc. 29, Londres, 15 de octubre de 1861, Juan I. de Osma a Ministro de Relaciones Exteriores.
48. Archivo Maríategui. "Estado que manifiesta el consumo y existencia el 31 de mayo del presente año de artículos venidos de Europa...", fechado el 14 de junio de 1864. En legajillo encabezado por Nº 608, Callao, 16 de junio de 1864.
49. Archivo Mariátegui. Nº 20. Callao, 7 de enero de 1864, Encargado de la Comandancia General de Marina a Ministro de Guerra y Marina. Legajillo de 14 fojas que contiene los proyectos de contratos.
50. Archivo Mariátegui, s/n. Bellavista, 14 de mayo de 1864. José María García a Contralmirante Comandante General de Marina. Con anexo conteniendo la "Razón de los gastos y entradas...".
51. Archivo Mariátegui, Nº 469. Callao, 19 de mayo de 1864, Domingo Valle Riestra a Ministro de Estado del Despacho de Guerra y Marina.
52. Archivo Mariátegui, Nº 608. Callao, 16 de junio de 1864, Domingo Valle Riestra a Ministro de Estado del Despacho de Guerra y Marina.
53. *Memoria de Guerra y Marina*, 1864, pp. 33-34.
54. ACEHM, 1865, PAQ: 0.1865.2, Callao, 13 de noviembre de 1865, Prefecto y Comandante General del Callao a Ministro de Guerra y Marina.
55. ACEHM, 1866, PAQ.0.1866.1. DECRETOS SUPREMOS.
56. MELO, *El Callao...*, 99-100.
57. AMNP. Comandancia General de Marina. Guise a Monteagudo. Callao, 6 de noviembre de 1821.— Santos de Quiroz, t. 1, No. 123.— AMNP. Comandancia General de Marina. De la Cruz a Secretario de Guerra y Marina. Callao, 9 de abril y 3 de octubre de 1822.— AMNP. Comandancia General de Marina. Vivero a Secretario de Guerra y Marina. Callao, 15 de febrero de 1832.— Lewis, en 1948, pp. 33-34, 70, 113, 115-116; y del mismo autor, en 1960, pp. 2, 117, 119, 120—121, 234-235, 270-273, 277-278.
58. Lovette, 303.— Corominas, 328.— Pando Villarroya, 48.—
59. AMNP. Brigada de Infantería de Marina, 1834. Comandancia General de Marina. Anexo a oficio No. 74 del Comandante General de Marina al Ministro de Estado de Guerra y Marina, Callao, 25 de febrero de 1834.— AMNP. Brigada de Infantería. Comandancia General de Marina. Comandante General de Marina a Ministro de Guerra y Marina, 16 de noviembre de 1838.— AMNP. Rol del Batallón de Marina. Anexo oficio del Gobernador del Callao y Comandante General de Marina al Ministro de Guerra y Marina. Callao, 22 de febrero de 1845.—
60. Perú. *Colección...Leyes ....Guerra y Marina*, 94-119, 114-115
61. Ob. ctd.
62. *Memoria de Guerra y Marina*, 1858, p. 27.
63. ACEHM, 1858, carp. 59, leg. 3, doc. 211, Callao, 2 de noviembre de 1858, Comandante del Batallón, en informe.
64. *Real Ordenanza Naval...*, pp. 232-236.— AMNP. Brigada de Infantería de Marina. Comandancia General de Marina, fichas de los años 1831, 1834, 1836 y 1837.

Capítulo XI

QUEHACERES INGRATOS Y REVOLUCIONARIOS

Tal como se la concebía por entonces, la tarea de una marina de guerra mientras existía paz en la nación era prepararse para la eventualidad bélica. Ello implicaba, en cuanto al personal, la adquisición y el acrecentamiento de los conocimientos relacionados con la profesión, y el desarrollo del máximo posible de destreza operativa, que se obtiene mediante la maniobra de buques aislados o en conjunto y gracias a los continuos ejercicios realizados con los diversos elementos de combate, con el objeto de conseguir en los individuos respuestas orgánicas que se aproximaran a los reflejos fisiológicos. En cuanto a material a flote, significaba emplear todo el tiempo necesario para conservarlo y mantenerlo continuamente en estado de máxima e integral eficacia operativa.

La situación política, económica y social en que se hallaba el Perú de los mediados del siglo XIX, los problemas de comunicaciones que existían en nuestro territorio, así como la aparición de la máquina de vapor que compensaba ciertas desventajas en que el régimen de vientos reinantes nos había mantenido durante el tiempo del buque de vela, hicieron imposible que en la paz (que sólo imperaba poco y corto tiempo) esa marina realizara aquella ideal tarea. Y las mismas circunstancias que acabamos de enumerar, la llevaron al desempeño de numerosos trabajos que eran ingratos más que todo porque el esfuerzo que demandaban exi-

gía un desgaste del material a flote y del personal de oficiales, que iba en perjuicio de la preparación técnica y profesional a que la Marina de Guerra del Perú debía llegar para que pudiera cumplir la misión intrínseca que la Nación le confiaba.

1. S.M. EL GUANO

Se recordará que al tratar de deducir la política naval adoptada en el país durante la segunda mitad del siglo XIX mencionamos el cuidado de nuestra riqueza guanera como finalidad que se consideraba muy importante. En las circunstancias en que existió el peligro de que se intentara despojarnos de las islas, impedirlo mediante la utilización de nuestros buques de guerra, como fueron los casos de la defensa de Lobos y la reconquista de las Chincha, fue un deber propio de la Institución así como de carácter elevado. Pero no tuvieron la misma calidad otros quehaceres con el guano, que se impusieron a la Marina de Guerra, especialmente durante la década de los cincuentas, que absorbieron buena parte de las actividades de nuestro material a flote y de nuestro personal. Algo de esto hemos expresado, de paso, al presentar el cuadro de la empresa guanera del Estado. Resta añadir otros datos y también dar a conocer la bibliografía relacionada a fin de prestar ayuda a quienes deseen investigar posteriormente este tema.

La situación de los jefes a quienes inicialmente se mandó a cooperar en las islas Chincha, fue desagradable por la dualidad de mando que existía respecto a ellas, además de otros motivos, según se advierte por la correspondencia. A mediados de 1849 el comandante de un buque de guerra estacionado en las Chincha tenía como una de sus atribuciones cumplir las instrucciones establecidas un año antes, entre las cuales figuraba vigilar el orden de carguío del guano por los diferentes buques[1]. A poco el ministro Melgar aclara las instrucciones colocando al jefe de marina estacionado en las islas en la condición de un policía encargado de impedir el robo y cuidar el orden[2]. Dos meses después el mismo ministro trascribe al de Guerra y Marina una nota que ha enviado al comandante del buque, en la cual le pide que no dificulte al agente su labor[3]. Quizás fueron tales incidentes los que llevaron a establecer un organismo adecuado. Crear la estación naval en las Chincha se propuso al Legislativo, por el Ejecutivo, el 30 de noviembre de 1849. El Ejecutivo consideraba que tales

servicios imponían privaciones por ser "extensos, constantes y penosos", que "no pertenecen en manera alguna al cargo de un Comandante de buque de guerra del estado" y que "no pueden exigírsele como anexas a su destino". Ante tales consideraciones, y teniendo en cuenta "la magnitud de los intereses del Erario sobre que vela el buque", y que los "gastos de negociación del guano no se hallaban [por entonces] sujetos al Presupuesto General", dispuso el Ejecutivo que se abonara medio sueldo más al comandante, oficiales, tripulantes y guarnición del buque, "cargándose este aumento de sueldo a los gastos de la negociación del guano"[4]. Por entonces la máxima autoridad política del ramo explicaba la intervención naval en los términos que siguen: "Haciéndose cada día más apreciable el guano, como abono de tierras, se hace también cada vez mayor el concurso de naves extranjeras a las islas de Chincha para su carguío. Esto ha convertido aquel fondeadero en un puerto principal que reclamaba una sistemada policía, y un Jefe sagaz y de conocimientos que al paso que dispusiera el orden, alineamiento y amarradero de las embarcaciones, pudiese también transigir amigablemente las diferencias que se suscitasen, evitar desórdenes, reprimir abusos y prestar sobre todo protección a los capitanes de los buques que fondean en aquellas aguas. Estos importantes objetos desempeña un jefe de la escuadra con la goleta 'Libertad' a su mando"[5].

Puede decirse que durante el período de que nos ocupamos, varios buques de guerra permanecieron en las islas guaneras cumpliendo comisiones derivadas del interés que nuestros gobernantes ponían en los depósitos de fertilizantes que proporcionaban pingüe renta fiscal. Los comandantes de esos buques no solamente impedían los intentos de extracciones fraudulentas. También desempeñaban la jefatura de las estaciones navales, ejercían actividades de represión policiaca de los levantiscos capitanes de los buques extranjeros que acudían a proveerse, realizaban evaluaciones administrativas y verificaban tareas técnicas como separación del guano de acuerdo a su calidad y construcción de dispositivos de carga, como lanchas y manguerones[6]. No era poco el tiempo que se empleaba en esos menesteres, según lo da a saber un documento oficial: "Siendo numerosas las embarcaciones que concurren a las guaneras de Chincha para extraer nuestro abono, la goleta de guerra 'Libertad' permanece allí fondeada cinco años ha, con el doble objeto de dirimir las discordias que suelen haber entre los capitanes de la marina mer-

cante, y mantener a los presidiarios con la seguridad y auxilios que requiere su situación.—El pailebot 'Vigilante' con un fin análogo, tiene a su cargo el crucero de las Islas de 'Lobos' con la costa de su paralelo.—El bergantín 'Almirante Guise' lleva a la vela 17 meses barajando la costa del Sur: no ha cesado de reconocer todas las ensenadas, caletas y puertos entre Islay y el río Loa. Los demás buques no han tenido estación fija, por reclamar su servicio atenciones de mayor importancia"[7].

En las revolucciones y guerras civiles, y aun en los intentos para producirlas, no es extraño ver que nuestros buques se desplacen al litoral de los vecinos a llevar o recoger armas, a apoyar con su presencia a algún caudillo o a ejercer presión política. Aunque no es frecuente en los casos de Bolivia o Ecuador, sí ocurre en cuanto a Chile que de este país vengan a la costa peruana elementos que contribuyen en nuestros procesos revolucionarios. Son ejemplos de esta clase de ocurrencias, que el capitán de la *Zoila* chilena sublevó en 1850 a las tripulaciones del *Congreso* y *Libertad*, según un documento[8] y que el *Rímac* fue al Guayas a mediados de 1852 a solicitud del general Urbina, empeñado en una guerra civil[9]. En cuanto a Bolivia, mucho habría que decir de las incursiones de nuestros buques en su costa boliviana, ya cuando Castilla ayudó a Belzú; cuando este "caudillo bárbaro" (con designación de su compatriota Arguedas) la emprendió contra el Perú de Echenique y Forcelledo ocupó Cobija con el *Guise* y el *Gamarra*, y cuando el Perú favoreció la revolución de Agreda[10].

De lo relacionado con las complicaciones navales que produjeron las revoluciones habrá que tratar largo y tendido. Sin embargo, conviene mencionar dos clases de ocurrencias como antecedentes de otros hechos de mayor cuantía que en nuestro lapso se presentaron.

2. *PRISIONES SIN MUROS*

El 21 de febrero de 1849 el Gobierno anunció haber descubierto una vasta conspiración como resultado de la cual se arrestó al gran mariscal San Román, miembro del Consejo de Estado. En compañía del general Agustín Lerzundi, los coroneles Francisco Alvarado Ortiz y Juan Espinosa, así como dos civiles, a los revolucionarios se les embarcó en el bergantín-goleta *Tumbes* que zarpó al Sur[11]. Era comandante del *Tumbes* el capitán de navío

graduado Ignacio Mariátegui quien, según la biografía que del mismo escribió uno de sus descendientes, cuando abrió las instrucciones cerradas que se le habían dado experimentó "indignación al verse tratado como un carcelero, y llamándolos [a los deportados] a su camarote les hizo conocer sus intenciones de llevarlos al puerto que quisieran", que fue Talcahuano, donde Mariátegui dejó el buque[12]. La versión de Basadre es similar: "Al llegar a Talcahuano... se negó a continuar en el comando del *Tumbes*, se declaró como uno de los conspiradores aseverando que no lo eran los que estaban presos y con una parte de la tripulación desembarcó en ese puerto"[13]. Un rechazo similar al de Mariátegui se iba a presentar años después, con motivo de la deportación de Echenique, en una forma casi institucional y que alcanzó resonancia, como se verá a su turno. También tenían carácter de antecedentes, los casos en que los buques de guerra eran utilizados como prisiones, ya para los políticos[14], o ya para personal perteneciente a las fuerzas armadas, con grado de oficial[15] o clase subalterna[16].

No tuvo las características de los precedentes, la misión que se encomendó al capitán de corbeta Antonio Valle Riestra, en julio de 1850, mientras comandaba el *Almirante Guise* que tenía que conducir a quien iba a desempeñarse como encargado de negocios en Nicaragua y a quien actuaría como cónsul en Realejo. Valle Riestra debía seguir las instrucciones que se habían dado a Felipe Barriga, que comprendían apresar al general ecuatoriano Juan José Flores, que preparaba activamente la expedición al Ecuador destinada a entregar este país a España, y así mismo "tomar en Realejo, como prenda..., uno o más buques de guerra o mercantes de ese Estado", en caso de que Barriga "no consiguiese ser oído en justicia por el Gobierno de Nicaragua"[17].

3. *EL PROCELOSO OCEANO REVOLUCIONARIO*

Al mirar en su conjunto la actividad política del Perú durante la segunda mitad del siglo XIX, Basadre presenta algunos trazos que la resumen y que interesa aquí reproducir: "Entre los años 1851-1863 la vida política del Perú pasa por dramáticos trances que van desde la administración de Echenique, las graves acusaciones contra ella, que es preciso examinar con la frialdad que dan más de ciento diez años, la furiosa Guerra Civil de 1854, el régimen liberal de 1855-1856, la nueva contienda intestina de

1856-58 también ferozmente enconada, la inestabilidad constitucional de 1856-60 y la guerra con el Ecuador de 1859, la restauración conservadora y ordenista de 1860 y el breve y pacífico período de San Román, hasta la muerte prematura de dicho gobernante"[18]. Menciona en seguida el distinguido historiador la "expedición española" que lleva al conflicto internacional (1863-1866) que a través del levantamiento nacionalista contra el tratado concertado por Pezet, desemboca en el combate del Callao, el 2 de mayo de 1866, que prácticamente pone fin a la guerra. Siguen a ésta la jefatura de gobierno a cargo de Prado, y el Congreso Constituyente de 1867, período en el que los liberales viven su último momento de auge y, ese mismo año, "la sublevación...[que] tuvo, aparte de motivos conservadores, (sobre todo religiosos) claros focos locales. De un lado el indomable espíritu de Arequipa y de otro Chiclayo, [de] resistencia espontánea"[19]. Habría que añadir que el agitado mar revolucionario de ese lapso no se aquieta en su momento final: en setiembre de 1867 eclosiona la reacción conservadora que obliga a Prado a renunciar el 5 de enero de 1868.

En capítulos anteriores hemos expresado algunas observaciones sobre lo que esas crisis políticas representaban en la vida internacional del país en cuanto a desprestigio, incitaciones a las conquistas de trozos de nuestro territorio, pago de indemnizaciones y humillantes comentarios. No precisa detenerse en los males que los disturbios políticos ocasionaban en la vida diaria, con la falta de orden, las pérdidas de vidas, los perjuicios económicos y los venenosos odios que alentaban en la atmósfera nacional. Mas se impone señalar ciertos efectos que ellos ejercían en la Marina de Guerra, que era entidad importante del país.

Hasta los mediados del siglo XIX dicha institución no había aparecido, quizás a causa de su pequeñez, como comparsa en la farsa de quita-y-pon presidencial. Se la había utilizado a semejanza de los componentes del coro griego y en el desempeño de tal papel se había movido como una unidad. Ahora, y extrañamente bajo la influencia de un oficial que no sobresalía por su grado militar, su preparación profesional o su personalidad humana, la Institución aparece dividida, hay acciones de unos buques contra otros, dos buques son apresados por uno extranjero. Como consecuencia de estas y otras circunstancias, el Cuerpo se divide, los escalafones no inspiran respeto porque hay promociones y bajas en masa, se producen pérdidas de dos naves y, lo que

es peor, el mismo oficial provoca seis años después una situación similar como resultado de la cual llega a asumir en nuestra escuadra una situación que merecen jefes más antiguos, más dignos y más preparados, cuyos derechos se atropellan. Como el lapso que estudiamos es fecundo en guerras civiles, revoluciones y motines, resulta poco agradable estudiarlo, y algo difícil resumirlo. Mas no cabe sustraerse a hacerlo. El mar es el personaje histórico principal durante esa etapa histórica. El pecar por ocultamiento de hechos, por otra parte, es una forma poco varonil de enaltecer a una institución.

Los movimientos destinados a derrocar a Echenique comenzaron en octubre de 1853, cuando, el día 21, Elías fracasó en su ataque a Tumbes y fue acogido en asilo por el Cónsul de los EE.UU.[20]. Logró volver después a Lima y el 21 de diciembre se proclamó en Ica "jefe político" y reconoció a Castilla como "jefe militar". Torrico, mediante un desembarco en Pisco, batió a sus huestes el 7 de enero de 1854[21]. Mientras tanto la revolución había estallado en Arequipa (7 de enero de 1854), a la cual se unió Castilla (13 de febrero de 1854), quien había llegado a Atico, procedente del Sur, en el vaporcito chileno *Fósforo*[22]. También en Chiclayo, el 1º de enero de 1854, estalló la revolución a favor de Elías[23]. Ante esta dispersión de focos revolucionarios que tenían que ser extinguidos mediante el envío de tropas, Echenique poseyó la gran ventaja de dominar completamente las comunicaciones marítimas gracias a los buques de la Marina de Guerra que permaneció fiel al gobierno constitucional. A través de ellas pudo realizar operaciones de desembarco, hasta el fin de la guerra civil. Si no obtuvo el triunfo con la ayuda que recibió de la Marina, esto se debió a la impopularidad nacional que rodeaba a su gobierno. Debido a las circunstancias precedentes, las operaciones navales se realizaron principalmente en Tumbes, Huanchaco, Pisco (sólo al inicio) y un amplio frente en el Sur que abarcaba de Ocoña a Iquique. La lucha fue reñida y comprendió encarnizadas operaciones combinadas, especialmente en Arica e Islay.

Al comenzar la guerra civil la *Amazonas*, comandada por Domingo Valle Riestra, que conducía a Forcelledo y al general Morán con el batallón Callao, llegó a Pisco el 16 de enero de 1854, dejó comunicaciones para el general Torrico y continuó su viaje al Sur. El 19, a 30 millas de Islay, hizo contacto con el *Ucayali* cuyo comandante dio a saber que el puerto estaba en poder de los revolucionarios. Ese mismo día, cuando a las 8 p.m. y 9 p.m. llegaron a



El valiente e inquieto marino ayabaquino D. Lizardo Montero, quien desde alférez, en el naufragio del *Rímac*, figura en dificultades institucionales y en actividades de carácter político, durante el lapso que se estudia en este tomo de la *Historia Marítima del Perú*.

Islay estos buques, el capitán de puerto informó que los enemigos tenían avanzadas en las caletas de barlovento y sotavento. Por orden de Forcelledo el capitán de navío Domingo Valle Riestra mandó a tierra una falúa armada, que fue atacada por el enemigo. Ordenó que apoyaran el desembarco de dos falúas armadas, las que se apoderaron del muelle y de la plaza, embarcaciones que fueron seguidas de dos más con treinta hombres que tomaron posesión del puerto permitiendo el desembarco del general Morán con sus tropas, ante las cuales huyeron los revolucionarios[24]. Casi al mismo tiempo el *Rímac* y el *Vigilante* sostenían a las fuerzas gobiernistas del Norte, llevándoles los elementos necesarios[25]. Tal situación significaba un grave peligro para la revolución y Castilla tomó una medida de importancia. En el Cuartel General (Pampacolca), el 28 de marzo de 1854, dio 40 días a los comandantes de los buques para que se separaran de la obediencia de Echenique, por lo cual se les consideraría "beneméritos a la patria en grado eminente", y les hizo saber que de no hacerlo serían separados del servicio y sometidos a juicio como traidores a la Nación[26]. El 11 de mayo, desde el Cuzco, tuvo que reiterar lo anterior haciéndolo extensivo a los comandantes de unidades a flote y a los oficiales que estaban comisionados para la construcción de buques en Europa, y dando a saber que quienes se hallaban "sofocando los movimientos populares" perderían sus empleos y grados, y los comandantes de buques serían considerados como piratas[27]. No se produce ninguna reacción favorable entre la oficialidad, que sigue leal al gobierno constituido. Pero, en cambio, por instigación de un sargento, un cabo y un soldado de su guarnición, en el *Almirante Guise* estalla un motín como consecuencia del cual se ejecuta "con todas las formalidades de ordenanza" y en la fragata *Amazonas*, al marinero José Zavala, pues los otros han huído[28]. A ese intento fracasado siguió otro, en el mes de diciembre, dirigido por un cabo de la guarnición. Los amotinados asesinaron al Contador y después de saquear el buque echaron a tierra al Comandante y los oficiales pero la población civil de Arica sofocó el movimiento y restableció en el mando a los miembros de la plana mayor[29].

Continúa siendo la zona Cobija-Islay la que ocupa por entonces mayor contingente naval en el Sur, hasta que nuestras fuerzas se retiran del litoral boliviano para concentrar su atención en el sector Arica-Islay, que es el que los revolucionarios quieren

aprovechar para desembarcar fusiles[30], como logran hacerlo en Quilca poco después[31], por lo cual y también a causa que en Puno y en Tacna se producen movimientos contra el Gobierno, aumentan las actividades, desarrollándose en Arica importantes operaciones de guerra[32] y también en Islay[33], mientras que en el sector septentrional están activas la *Amazonas*, el *Vigilante*, el *Ucayali*, la *Apurímac*, el *Caupolicán* y el *Héctor*[34]. No dejan de presentarse quejas contra el personal de las guarniciones: el Comandante de la guarnición del *Noel* ha abandonado a su tropa en Arica, embriagándose, y todos sus soldados han seguido el ejemplo[35]. Procedimientos similares eran frecuentes por parte de la tropa embarcada (a la que personas interesadas hacen hoy aparecer como "infantería de marina") que dista mucho de ser un elemento naval.

Conforme corren los meses los peligros son mayores para el Gobierno y mayor carga pesa sobre las fuerzas navales. En el Sur hay noticias de una invasión procedente de Chile, bajo el mando de Elías, que desembarcará en Patillos[36]. A Chincha llegan los montoneros[37]. De Pisco escapa la goleta chilena *Flecha*, con armas y munición para los revolucionarios[38]. El Comandante General de la Escuadra tiene que comunicar a los buques impagos que no existen fondos para abonar sueldos[39]. La escuadra gobiernista, desde Chorrillos, une el 5 de enero de 1855 su artillería a la terrestre, para cañonear el flanco de la línea revolucionaria[40]. Lo que sigue es la entrega de los buques al Jefe Superior, Político, Militar y Naval[41]. En virtud de orden presidencial dejaron de pertenecer a la Marina de Guerra Nacional: el comandante y 11 oficiales de la *Amazonas*, el comandante y 9 oficiales del *Noel*, el comandante y 7 oficiales del *Ucayali*, el comandante y 3 oficiales del *Gamarra*, el comandante y 5 oficiales del *Guise*, más el comandante y un oficial del *Caupolicán*, el comandante y un oficial del *Apurímac* y los comandantes del transporte *Chiclayo* y del pontón *Tirone*[42]. A la cabeza de todos ellos figuraba el contralmirante Domingo Valle Riestra, quien manifestó a Caravedo su deseo de viajar a Chile[43]. No volvemos a hallar noticias de este distinguido jefe hasta mediados de 1857, en que se halla en Nueva York, lo que motiva que Osma, quien por entonces nos representa en los Estados Unidos, en un gesto que honra a este diplomático, expresando verdades de a puño, aunque dolorosas de leer, remite de manera oficial al presidente Castilla el 19 de junio la siguiente comunicación: "Señor Ministro: "Se halla en esta ciudad el Sr. Dn. Domingo Valle Riestra, jefe que era últimamente de la fra-

gata *Apurímac*, cuyo mando abandonó el 22 de abril después de esperar uno o dos meses que se le relevara de él como lo tenía solicitado.— Cuando la lenidad o indulgencia del Gobierno ha ido casi siempre hasta su último límite respecto a los jefes y oficiales del Ejército y Armada que han tomado parte en las revoluciones; y cuando en la última la magnanimidad del Consejo de Ministros ha hecho que vuelvan a sus puestos y honores hasta los que traicionaron a la patria y al Gobierno entregándole la Escuadra al Sr. Dn. M.I. de Vivanco, me parece que V.S. no extrañará que, valiéndome de la posición que debo a la confianza del Presidente de la República, me interese en ver cesar una emigración muy dura (como lo es siempre la que se sufre separado de la familia y sin recursos) para el Sr. Valle Riestra en quien, sea como fuere la parte que haya tenido en la revolución de Vivanco, me complazco en reconocer uno de los jefes más inteligentes, próbidos y leales que ha tenido la Marina Peruana hasta el presente día.— El Sr. Valle Riestra, que es conocido y estimado en los Estados Unidos desde que fue Secretario de esta Legación y comandante del vapor *Rímac*, es aquí en el extranjero, como un pobre emigrado, el testimonio constante de nuestras desgraciadas discordias civiles que, pensando del mismo modo que el Gobierno, anhelo hacerlas olvidar en todas partes, y esta es, Sr. Ministro, una de las principales razones que me obligan a escribir esta Nota.— En su consecuencia espero que V.S. tenga la bondad de pedir en mi nombre al Libertador Presidente, o a S.E. el Consejo de Ministros si se halla aún encargado del Poder Ejecutivo, que se digne autorizarme para darle al Sr. Valle Riestra un pasaporte por el que pueda regresar sin embarazo alguno a su patria y al lado de su familia. Debo advertirle a V.S. que el Sr. Valle Riestra no ha solicitado de mí el salvo conducto que por esta pido.— Dios guarde a V.S., S.M., Juan I. de Osma. Sor. Ministro de Estado y de Relaciones Exteriores"[44]. Al investigar en el archivo naval se encuentra que Valle Riestra regresó al Perú en noviembre de ese año y que se le concedió licencia indefinida. El 5 de marzo de 1859, gobernando todavía Castilla, fue llamado al servicio como contralmirante.

4. "NADA LA VOZ DE SU DEBER SOFOCA..."

La fragata *Mercedes* se había comprado para alojar a los guardias marinas que debían realizar su embarque inicial antes que se les diera el grado de alfereces, de manera que el buque estaba

mayormente estacionado. Mas las dificultades políticas que la revolución de Castilla produjeron, hicieron que el gobierno de Echenique decidiera utilizarla en forma activa, pero se encontró que esto no era fácil. En 1852 el estado de la fragata era malo. Se solicitó que en forma inmediata la Factoria de Bellavista construyera ocho "argollas para asegurar la quilla... que se hallaba tumbada", ya que no debía permanecer en ese estado, por inminente riesgo[45]. Debió haberse satisfecho esa necesidad pero sin que se ganara mucho, a juzgar por un documento de los finales de ese año, cuyo valor testificatorio es elevado dada la persona que lo suscribió. Se trata del general Alejandro Deustua quien había sido el gobernador político y militar de la provincia litoral del Callao y, en adición y por orden presidencial, comandante general de marina, subrogando en este cargo al capitán de navío José Boterín[46]. Deustua fue encargado de proceder a la isla de Lobos abordo de la *Mercedes* y "reformar la Estación Naval". El 14 de octubre de 1852, es decir, ocho meses después, al llegar a esa isla y participar el hecho al ministro de Guerra y Marina, expresó que se había procedido a realizar en la *Mercedes* algunas faenas marineras y de pintado "porque su estado [de la fragata] no es de ningún modo el que corresponde a ese buque a pesar de que ya no podrán corregirse defectos notables que en él se advierten"[47].

Tres meses después, es decir, en enero de 1853, la *Mercedes* estaba en el Callao. El 15 de ese mes Deustua informó al ministro de Guerra y Marina que ese día había zarpado la fragata con destino a los puertos del Norte "a dar cumplimiento a la comisión que el Supremo Gobierno tuvo a bien encargarle". A esa comunicación, que remitió en su calidad de Comandante General del Departamento de Marina, Deustua anexa el cuadro del "Estado General" en que zarpa el buque, que le había enviado su comandante. En este resumen Noel informó que el casco hacía 6 pulgadas de agua en cuatro horas; que los palos principales y los masteleros se hallaban en mal estado; que del velamen, el envergado era de media vida, la gavia era vieja así como un trinquete, una mayor y completamente las de velacho. Esto explica que la fragata no se dirigiese al Norte con sus propios medios de propulsión, pues Melo dice[48] que salió remolcada por el *Rímac*[49]. Es significativo que, según nos da a saber el mencionado "Estado General", la fragata había recibido "la lona necesaria para hacer nuevo el velamen" y que llevaba en sus bodegas "un mastelero de gavia de respeto".

Volvió el buque y el 30 de marzo de 1854, desde el Callao, el Comandante General (Forcelledo) decía al Ministro que "la fragata *Mercedes* está lista para salir" y que el *Rímac* quedará "listo en la fecha"[50], refiriéndose a la comisión que ambos debían desempeñar juntos, que consistía en transportar en la fragata, que sería remolcada por el vapor, de Casma al Callao, al ministro de Guerra y Marina, coronel Allende, con varios jefes, oficiales y aproximadamente 800 hombres del batallón Ayacucho. Lo que ocurrió en Casma ha quedado fielmente narrado en el parte oficial presentado por el comandante del *Rímac*, capitán de navío Ramón Valle Riestra, que expresa lo que sigue: "Habiendo entrado a Casma la fragata *Mercedes* con la fuerza de transporte a su bordo, pasé personalmente a combinar con su comandante los aprestos necesarios para la salida y, como la hallase ya hasta con los remolques listos, acordamos que la salida tuviese lugar a las doce de la noche [24 horas del día 1º de mayo de 1854] o próximamente, a fin de que saliendo a esta hora tuviéramos tiempo suficiente para llegar de día a Huarmey cuya entrada es peligrosa para de noche. A las 9 calmó totalmente la brisa y comenzaron a soplar ventolinas variables con las cuales y la corriente, borneaban los buques en diferentes direcciones, haciendo tomar vueltas a los remolques, por lo que levamos a las once y media y salimos del puerto haciendo una parada en la boca para quitar una vuelta que los remolques habían tomado, y lo cual se practicó abordo de la fragata por no ser muy fácil de hacerlo en este buque, y concluído nos pusimos en marcha a media fuerza de las máquinas.— Al salir de la boca se dejó sentir nuevamente la brisa del Sur y ésta refrescaba al paso que avanzábamos. Como media hora después de puestos en marcha, se cortó el remolque de estribor y al instante detuve las máquinas y mandé arribar la lancha para que trajese otro remolque de la fragata, lo que hecho, volvimos a continuar la derrota llevando las máquinas a menos de media fuerza por empezar yo a desconfiar de la buena calidad o buen estado de los remolques. Poco tiempo haría que andábamos por segunda vez cuando faltó otro remolque y volví a detener las máquinas para noticiarlo a la fragata. El señor comandante de dicho buque al saberlo me dijo que podríamos continuar en marcha con el remolque restante hasta que sacase otro nuevo que tenía en la bodega, y habiendo yo interrogado sobre si era de confianza el que teníamos y habiéndoseme contestado afirmativamente, mandé poner las máquinas en acción con la menor fuerza

posible y con ánimo de gobernar sobre el puerto para arreglar de nuevo el ancla nuestra marcha; pero no había el buque obedecido al timón lo bastante para poner la proa hacia tierra cuando faltó el remolque que nos quedaba. Entonces hice arriar nuevamente la lancha y la mandé a recibir otro remolque, mandando decir al comandante con el guardia marina de esta embarcación, que juzgaba oportuno regresar al puerto, y que deseaba lo hiciera él a la vela si le era posible.— La fragata *Mercedes* abatía considerablemente, y así sucedió que antes de pasar el remolque a la lancha, se había separado mucho de este buque, lo que visto por mí, di a andar las máquinas y me aproximé a ella. Al verificarlo oí mucha vocería sobre su cubierta, y a poco noté que se hallaba inmediata a la roca negra de la entrada del puerto; entonces al mismo tiempo que mandé arriar otra embarcación para que trajese otra espía que se avisaba tener lista por la popa, grité al comandante que largase el foque o alguna otra vela para zafar del bajo y después dar los remolques; mas nada se hizo, según entiendo por la confusión provenida de la gente de transporte y también de la escasez de oficialidad y tripulación. Como el buque abatía tanto y la brisa era fresca y la mar algo gruesa, pocos momentos más fueron suficientes para que se encontrase entre los embates que la mar formaba en su choque contra el bajo, y entonces la confusión aumentó y ya no fue posible obtener que las embarcaciones menores, cuyas tripulaciones malas y escasas se habían amilanado, obrasen con bastante actividad para pasar las espías. Un momento después salió la fragata a la parte del Oeste del bajo, y yo la creí salvada imaginando que el mismo barullo de la mar la había arrojado sin tocar con la roca. Entonces movía yo las máquinas para zafarme también del bajo al que me había aproximado bastante por favorecer a la fragata, y cuando estuve nuevamente al costado de ésta, agité cuanto pude el paso de su remolque que ya el comandante Noel se ocupaba de hacer pasar a uno de mis botes, y el de otro que yo había mandado de mi bordo.— Serían como las tres de la mañana: ya el remolque nuestro estaba afirmado en ambos buques y venía a tocar el costado de este buque el segundo remolque, cuando un clamoreo que se oyó en la fragata me dio triste y doloroso convencimiento de que se iba a pique. Entonces ordené largar el chicote del segundo remolque y que las embarcaciones pasasen a trasbordar gente, arriando al mismo tiempo al otro bote que tenía y el que tripulé con el sangrador y algunos fogoneros por no tener gente de mar con

qué hacerlo. Ya a este tiempo atracaba la falúa de la fragata conduciendo a dos señoras, dos coroneles y un comandante. Pero poco más pudo hacerse; la fragata empezó a hacer agua con tal rapidez que antes de atracar todas las embarcaciones se sumergió llevándose tras sí cuantas personas tenía a su bordo, con excepción de unas pocas de las de la cubierta que fueron favorecidas por los botes después de estar nadando, o que por su habilidad para nadar pudieron llegar a nuestro costado.— Nada más volvió a verse ni oirse después de haberse recogido a las pocas personas que nadaban, y aunque las cuatro embarcaciones permanecieron hasta las 8 de la mañana esforzándose por encontrar algo, sólo lograron recoger dos cadáveres de soldados, un cabrestante, una escala y un bote volcado, el que trajeron abordo. El Cmdte. Noel, que según todos los datos adquiridos, permaneció sobre la regala de babor resistiéndose a embarcarse como se lo exigían algunos individuos del buque, entre ellos un esclavo suyo que ha salvado, no ha aparecido y creo infalible su pérdida, así como la del contador y la de un guardia marina.— A las ocho y media de la mañana, no viéndose objeto ninguno sobre el agua ni en la costa que teníamos a sotavento a muy corta distancia, mandé izar todas las embarcaciones y me puse en marcha para continuar el desempeño de mi comisión, firmemente persuadido de que si algo podía encontrar más tarde, serían quizá algunos cadáveres, los mismos que podrían ser recogidos por las autoridades del puerto, sin que por esto dejase el buque de mi mando de llenar el resto de su comisión. En consecuencia, consulté con el señor coronel Comandante General si convendría entrar nuevamente en Casma, y siendo este jefe de opinión de que continuara sobre Huarmey, supuesto que ya nada se podía remediar, lo verifiqué así entrando en este puerto a las cuatro de la tarde. En el momento de anclar oficié al gobernador incluyéndole una comunicación para el Sub-prefecto de la provincia, y pidiéndole la despachase con un propio sin perder un momento, como se verificó. En esta comunicación avisaba al sub-prefecto lo ocurrido, y le pedía despachase por tierra algunas comisiones que recorrieran las costas hasta Samanco, por si algún individuo hubiese varado en esos lugares, arrastrado por la fuerza del viento y la corriente. Incluso hallará U.S. la relación de las personas que se han salvado del naufragio: el número de las pérdidas asciende, según los cálculos que hacen los oficiales, a 731"[51]. El día 4 en la noche llegó a Huarmey la caballada; el 5 en la noche continuó su camino

para el Sur, y el 6 después de embarcar al Cmdte. Gómez con su compañía, levé el ancla y salí de Huarmey a la 9 3/4 de la mañana...Me dirigí a este puerto donde acabo de llegar..."[52].

Suponer es siempre posible, pero es muy difícil determinar con certeza. Esto ocurrió respecto a la tremenda desgracia de la *Mercedes* cuya causa pudo haber sido una o varias de las que aparecen a través del informe de Ramón Valle Riestra o de las que se mencionaron poco después del naufragio: estado de la mar y del viento, escasez de oficialidad y tripulación, mala calidad de la marinería , imposibilidad de proceder cuando 700 hombres que, empavorecidos se mueven y gritan, impiden actuar con eficacia, orden y sangre fría. De allí que resulte extraño que el comandante Vegas García haga en su *Historia de la Marina*[53] un enjuiciamiento que, por categórico y falto de comprobación documental, no nos satisface: que Noel cometió un error al tener las velas en los pañoles y no envergadas. Estamos seguros que ese respetable autor cambiaría hoy de opinión si viera el "Estado General" del 15 de enero de 1853, mediante el cual se advierte que la *Mercedes* era llevada y traída a remolque porque resultaba peligroso hacerlo a la vela a causa del estado en que se hallaban los palos, las velas y los masteleros, conforme se lee en aquellas partes de ese "Estado General..." que llevan por títulos "Velamen", "Arboladura" y "Jarcia"; y la mejor demostración de ello es que allí se advierte que se le había entregado "la lona suficiente para hacer nuevo el velamen", y que llevaba "un mastelero de respeto". Si se quiere, pues, simplificar sin temor a la equivocación, cabría más bien decir que *entre* las posibles causas del naufragio hay que considerar una de importancia: el grave error de meter 800 hombres ignorantes de lo que es el mar, en un buque que hacía tiempo se hallaba en malas condiciones, y presionar para que el viaje se realizara en forma apresurada. Esta última información la debemos al comandante Vegas García, quien (ciertamente sin dar a conocer la fuente de datos en que se basa) expresa: "El general Allende... era naturalmente el jefe de la expedición y resolvió que esta partiera [de Casma] al día siguiente; pero como el estado de mar y viento en una costa peligrosa pedían prudencia en la salida, don Juan Noel objetó la orden; mas el ministro, alegando razones políticas, negóse a diferir el viaje"[54]. Resultó que Allende fue objeto de críticas periodísticas, lo que da a la aseveración de Vegas García ciertos visos de autenticidad.

El hundimiento de la *Mercedes* produjo gran impresión en el público, lo cual se advierte al considerar las copiosas infor-

maciones y los comentarios que aparecen en *El Comercio* de Lima, entre el 8 de mayo y el 6 de junio de 1854. En cuanto a los enjuiciamientos, como es de suponer, están afectados por las inclinaciones políticas de quienes los dan a conocer. Con el pseudónimo "El Republicano", se culpa a Elías y a Castilla, conjuntamente, porque, se expresa su insaciable sed de oro y ambición han provocado la tragedia[55]; pero más son los comentaristas que se manifiestan contra Castilla solamente[56]. El ministro Allende es duramente vapuleado: se mencionan "órdenes impremeditadas e innecesarias"; el hermano de Noel da a saber que "se asegura generalmente que él [el comandante Noel] hizo algunas observaciones sobre la inoportunidad de la hora en que zarparon los buques... [que] no fueron escuchadas"; otro comentarista opina que "no hay motivo tan urgente... que obligue a los buques a salir de Casma a las 12 1/2 de la noche"; se censura al Gobierno por haberse negado "a la caballerosa petición del señor Valle Riestra de esclarecer el asunto en un juicio"; y en cuanto a su comportamiento al producirse el naufragio, se comenta que "se ignoran los esfuerzos que el señor Allende habría hecho en estos momentos de peligro"[57].

Mas no fue la censura al Gobierno y a sus funcionarios lo que más motivó las publicaciones. Estas representaron más bien un enorme y hondo sollozo por las 751 víctimas inocentes que perecieron, y una respetuosa congoja saturada de patriotismo ante la grandeza con que el capitán de navío Juan Noel vivió sus últimos minutos como comandante de la fragata *Mercedes*. A porfía, en prosa y en verso, mujeres y hombres de muy diversas clases lloran su muerte y exaltan su pacífico heroísmo de hacer todo lo posible por salvar vidas en lugar de provocar muertes. Manuel Vicente Villarán vio así el epílogo: "Bebió la muerte a tragos la muchedumbre opresa,/ Y comunal sarcófago fue el seno del bajel./ Nada se vio más tarde, sólo en la esfera, escrito con caracteres ígneos, el nombre de 'Noel'". Ouzmare hizo la observación de que "Cualquier incienso subirá ya tarde/ Para el que se halla en su elevada cumbre". Y Ricardo Palma, en una bella improvisación que apareció en *El Comercio*[58], lo presentó así: "¡Contempladle/... ¡Allí está! ¡Como la roca/ Que de los vientos resistió el embate!/ Nada la voz de su deber sofoca,/ Ni su valiente corazón abate".

Echenique acogió los sentimientos de la opinión pública, y rindió al comandante de la *Mercedes* un homenaje merecido. El 10 de mayo de 1854, mediante un decreto supremo de esa fecha,

expresó: "Deseando el Gobierno honrar la memoria del capitán de navío D. Juan Noel, que, arrostrando los peligros con admirable valor y serenidad, se sacrificó heroicamente el 2 de este mes en el naufragio de la fragata de guerra *Mercedes* que comandaba, y dar a sus compañeros de armas un noble recuerdo, se resuelve: que el vapor *Rímac* lleve su nombre; que su retrato se coloque en la cámara de oficiales de los buques de la armada, costeado por el Estado"[59]. Pocos días después otro decreto supremo proclamó la corrección del comportamiento que en esa desgracia había tenido el comandante Valle Riestra: "En una nota del capitán de navío D. Ramón Valle-Riestra, representando estar en la necesidad de separarse del mando que ejerce del vapor *Noel*, ha expedido el Gobierno la siguiente resolución: —Lima, 15 de mayo de 1854.—El gobierno está suficientemente instruido por datos y relaciones fidedignas de las personas que salvaron del naufragio de la fragata *Mercedes* no menos que por el informe especial del general Allende, Comandante General de la fuerza que se embarcó en Casma, de que el comportamiento del capitán de navío D. Ramón Valle-Riestra, fue el más digno y recomendable que pudiera observarse en una crisis de esa naturaleza, en la cual, como comandante del vapor *Rímac*, adoptó cuanta medida estaba dentro de la esfera de la posibilidad, ya para recoger la gente que libró, con cuyo objeto no se separó el vapor del puesto en que debió permanecer. Satisfecho como está el Gobierno de que la desgracia ocurrida no la ha podido prever ni evitar el capitán de navío Valle-Riestra, cuyos conocimientos y contracción asidua al lleno de sus deberes, le han hecho y hacen merecedor de la estimación del gobierno y del público, no puede acceder a su solicitud de dejar el buque en cuyo mando continuará, bajo el supuesto de que estas mismas consideraciones se tuvieron presentes para, de acuerdo con la opinión del Comandante General de la Armada, no acceder a su instancia de que se le juzgase en consejo de guerra, y únicamente disponer se actuase una sumaria información de los hechos ocurridos en Casma. En cuanto a los honores otorgados al capitán de navío Noel, nada arguyen contra el buen proceder del comandante de dicho vapor, desde que no se han dirigido a otro fin que el de honrar la memoria de un jefe de marina que ha perecido con heroísmo en aquel desastre"[60].

Cuando quien esto escribe era un joven de dieciocho años y cursaba el tercer año de estudios en la Escuela Naval del Perú, gracias a los datos que le fueron proporcionados por los descen-

dientes del capitán de navío Juan Noel presentó la primera biografía que se conoce de ese distinguido jefe, en las páginas de la *Revista de Marina*[61], trabajo que seis años depués utilizó en su libro *Historia de la Marina de Guerra del Perú* el capitán de fragata Manuel I. Vegas G.[62]. No nos ha sido posible en el pasado corregir y ampliar la mencionada biografía. Mas la ocasión de tratar en este tomo de lo relativo al naufragio de la *Mercedes*, nos ha permitido reunir algunos datos nuevos sobre tan interesante personaje. Son estos los que aquí consignamos, procurando no repetir lo que aparece en ese artículo de la *Revista de Marina*, que puede consultar quien desee ampliar lo que aquí decimos. Es de notar que la información existente ha sido siempre escasa y esto se advirtió ya cuando la viuda del héroe, señora María de la Cruz Andrade, comenzó su expediente de montepío[63].

En un artículo biográfico sobre D. Clemente Noel, Manuel Zanutelli ha ampliado recientemente nuestra información familiar dándonos a saber que el hogar paiteño de los Noel fue acomodado, y más aún lo fue el de Clemente, hermano de Juan, de quien ese autor dice algo muy interesante: que "educó a quien sería con el tiempo notable marino Camilo Carrillo, hijo del coronel del mismo nombre que fue fusilado en la plaza mayor de Arequipa junto con Felipe Santiago Salaverry". Fue la comodidad económica del hogar, seguramente, la que permitió que los dos hermanos Noel salieran a educarse en España. Informa Vegas García que en el Colegio de Nobles, de Vergara, estudiaron también otros marinos: Ascárate, Mariátegui, Faura, Cortés y Antonio Valle Riestra[64]. Zanutelli da a saber el nombre de la esposa de Juan Noel, quien asistió en la *Mercedes* al sacrificio de su marido: María de la Cruz Andrade.

Los datos que en nuestro artículo original consignamos respecto a los servicios de Noel en la Armada Peruana pueden hoy ampliarse. El Dr. Félix Denegri ha proporcionado algunos que ilustran sobre su comando de la *Libertad*, mientras sostuvo lealmente a Vivanco[65]. La *Guía*... de 1846 nos indica que fue entonces cuando volvió al servicio y se le mandó de Oficial Itinerario a Ayacucho[66], donde ese mismo año se le colocó en situación de "desembarcado"[67] pero por muy poco tiempo, pues el 20 de noviembre de 1848 se le "encargó" el comando del *Vigilante*[68]. Ese mismo año se le dio un cargo que merece párrafo aparte: "comisionado al Chanchamayo en las montañas del Perú"[69].

En 1847 el vecindario de Tarma resolvió aprovechar una excelente región agrícola cercana. Reimprimieron el folleto que Urrutia había enviado a Abascal en 1808 y con él hicieron una petición al Gobierno en el sentido que los ayudara. Sin esperar, rechazaron a los "salvajes" más próximos y entraron cuanto les fue posible. El 7 de diciembre los miembros de la Expedición Sobre las Montañas de Chanchamayo, presidida por el general de brigada Fermín del Castillo, en la confluencia de los ríos Chanchamayo y Tulumayo firmaron el acta relativa al establecimiento en ese lugar del Fuerte San Ramón, "como punto de apoyo más a propósito para las operaciones ulteriores" destinadas a recuperar las montañas de Chanchamayo que parecían enteramente ocupadas por los "salvajes"[70]. Ahora el general Castilla se animó a prestar la ayuda que se le pedía. Reunió algunos artesanos, herramientas y otros elementos, y destinó 80 soldados[71]. Estas disposiciones animaron mucho a los colonizadores, quienes comenzaron a rozar y cultivar[72]. Hacía falta alguien que protegiera el esfuerzo. Castilla debió recordar las cualidades de Noel y, por lo demás, no sería raro que pensara que era mejor tener lejos a tan redomado vivanquista.

El capitán de corbeta Juan Noel, nombrado para el cargo en los finales de diciembre de 1848[73] se dirigió a Tarma y Chanchamayo y, entre el 23 y el 28 de abril de 1849, asumió la jefatura del Fuerte San Ramón[74], donde le tocaría permanecer seis años en una situación que para imaginarla precisa recordar las películas sobre los *pioneers* del oeste norteamericano. De allí que pudiera describirla con acierto un marino de los Estados Unidos que lo visitó en Chanchamayo por entonces. El teniente Herndon llegó al fuerte el 19 de junio de 1851, y halló al "capitán de fragata don Juan Noel, un joven muy bien parecido", acompañado de los oficiales de la guarnición, que se hallaba dentro de una estacada que cubría seis acres, defendidos por 48 hombres que disponían de cuatro cañones de bronce de 4 pdr. que bien manejados podían barrer los cursos de los ríos Tulumayo y Chanchamayo para impedir las incursiones de los nativos. Si estos habían abandonado la idea de reconquistar el lugar, impedían la navegación por los cauces, así como todo nuevo avance de los colonos, a pesar de los intentos que Noel había hecho para establecer con ellos relaciones amistosas. Al principio había existido cierto lejano intercambio de pequeños regalos. Pero esto había cesado desde que, hacía un año aproximadamente, durante la visita del general

Castillo y un grupo de oficiales, el intento de los visitantes para entrar en negociaciones dio por resultado que dos de los oficiales fueran atravesados por flechas, lo que ocasionó la muerte de uno de ellos. Herndon refiere que mientras él se hallaba en el fuerte, una nube de flechas cayó sobre un grupo de soldados que estaba lavando su ropa en la orilla del río[75]. Se vivía continuamente en son de guerra.

La sacrificada tarea que Noel realizaba fue recompensada con la promoción a capitán de fragata[76] pero contribuyó a que se le mantuviera en ese puesto. La audacia de los aborígenes fue creciendo conforme disminuyó la guarnición a causa de las bajas[77], obligando al Comandante a pedir el pronto envío de ocho artilleros, a causa del asalto a Huasahuasi[78]. Un año después Noel fue evacuado y asumió el comando de la *Mercedes*[79]. El 5 de mayo de 1854, cuando aún no se conocía la tragedia de la *Mercedes*, ascendido Noel a capitán de navío fue nombrado comandante del *Rímac*[80], cargo que ya no pudo desempeñar.

5. UN RUMBO HACIA EL NAUFRAGIO

Un año después de la pérdida de la *Mercedes* una nueva desgracia hirió a la Institución con el naufragio del *Rímac*, buque en el que la ciudadanía fijaba los ojos con cariño por haber sido el primer vapor de nuestra marina de guerra, lo que le daba un valor simbólico. A esto se sumó un factor sicológico de rechazo cuando se divulgaron las circunstancias que habían rodeado a esa desgracia. Desde que las de carácter indirecto se hallaban relacionadas con el jefe de marina que había comandado el *Rímac* al ocurrir su naufragio, parece pertinente presentarlo al lector antes de relatar los hechos.

Carlos Castro "estudió con aplicación y buena conducta en la Escuela Central de Marina", las "matemáticas puras de que fue aprobado en el examen público general que presentó dicha Escuela en 1831". Se quedó "sin concluir los estudios de navegación", y se embarcó pensando volver cuando esa institución, que se había clausurado, otra vez se abriera. No lo hizo. Después de seis viajes en la corbeta *Libertad*, entre el 10 de abril de 1832 y marzo de 1836, como aspirante, guardia marina y posiblemente alférez de fragata graduado, pidió exámenes que presentó el 7 de diciembre de 1836, al Comandante del Cuerpo de Pilotos y Guardias Marinas, quien "lo encontró medianamente instruido en la

práctica de las operaciones principales de la Náutica y con algunos conocimientos del arreglo y servicio de los buques de guerra, en las funciones militares, marineras y de policía"[81].

A partir de tal comienzo la carrera de este oficial no fue nada brillante si se juzga por sus promociones y por cierto asunto disciplinario. En la clase de alférez de fragata permaneció casi siete años, y en la de teniente primero estuvo casi once años[82]. Mientras era alférez de fragata fue arrestado por haber hecho abandono de la goleta *Libertad*, en la cual servía, y de la que tuvo que salir[83].

Aparte de las campañas de 1835 y 1841, su carrera transcurrió en modestos cargos administrativos desempeñados en capitanías y otras dependencias terrestres, en tal forma que al llegar 1855, de los veinte años de servicios que contaba sólo había estado embarcado ocho años, como oficial subalterno y en buques pequeños (*Arequipeña*, *Restauradora*, *Yungay*, *Libertad*).

Entre el 7 de agosto y el 20 de octubre de 1853, cuando se agudizan las dificultades con Bolivia, y en los meses posteriores, en que comienza la guerra civil a causa de la revolución contra Echenique, el Sur se vuelve un hervidero. Nuevas y buenas posibilidades se abren para Castro. El 7 de agosto de 1853 se le ha nombrado comandante del modesto transporte *Tirone*, de 133 pies de eslora y sin armamento. Pero esto resulta una frustración, pues sólo dura en el cargo dos meses y trece días. Se le desembarca y queda en Arica inactivo hasta que en febrero del año siguiente obtiene una posición que ha de servirle mucho: se le nombra ayudante del general Juan C. Torrico[84]. Desde entonces, y hasta enero de 1855, Castro hace una vida muy activa, que comprende hasta una comisión en Talcahuano, que dura tres meses. Tiene a Arica como cuartel general, lugar en que desempeña el capitanato de puerto durante poco más de un mes. El 18 de marzo de 1854 recibe el grado de capitán de corbeta efectivo[85].

No es fácil hallar la posición política de Castro durante el lapso a que nos referimos en el párrafo anterior. El general Juan Crisóstomo Torrico, como es sabido, a pesar de su echeniquismo que lo llevó a ser ministro general y ministro de Guerra y Marina de Echenique, no mostró mucho deseo de combatir con eficacia a Castilla, y después de haber sido rechazado en el frente arequipeño se retiró de la política. Como ayudante suyo, Castro debió ser tenido también por echeniquista. Sorprende, por eso, que al triunfar la revolución, uno de los primeros nombramientos que

se produjo en la marina fue el de Castro como comandante del codiciado *Rímac*. Verdad era que el general Castilla había realizado un genocidio profesional en nuestra institución y apenas contaba con unos cuantos prestigiosos oficiales en servicio. Mas entregar ese buque a Castro era demasiado, en especial quitándoselo al prestigioso capitán de navío que lo había tenido a sus órdenes. Ademas, resultaba peligroso. En los últimos diez años de su vida profesional Castro sólo había estado embarcado unos seis meses en buques de velas pequeños, o de transporte, y carecía totalmente de la experiencia necesaria para comandar un vapor de casi 700 toneladas y con una tripulación de 80 individuos. Castro, en realidad, era un humilde profesional acostumbrado solamente a navegar, entre papeles, como "marino de agua dulce".

Desde el inicio de su actuación al frente del *Rímac* se notó que para Castro este buque desplazaba demasiado. Nombrado su comandante el 6 de enero de 1855, con el teniente segundo Luis Galindo, el alférez de fragata Eduardo Robinson, el guardia marina Enrique Pareja y el contador Ricardo Palma[86], salió casi inmediatamente con el buque en una comisión que debía llevarlo a Panamá. El 18 de enero "se descubrió fuego en los baos próximos a la chimenea y que sostiene la cubierta"[87]. Esto lo obligó a entrar en Guayaquil donde hizo reparar el buque durante once días. En el documento precitado informó que un alférez de su dotación le había manifestado que los baos se habían incendiado ya en ocasiones anteriores, "no habiéndose atendido a su reparación por descuido u olvido de los comandantes". Parece que Castro se limitó a hacer llegar tal comentario, sin averiguar la causa de esos accidentes, pues estando ya de vuelta en el Callao, nuevamente tuvo incendio de carbón abordo, el que logró dominar con la ayuda que le prestó la *Amazonas*. Esta vez atribuyó "los incendios repetidos", a "la mala calidad del carbón, como por la disposición en que se encuentran las cocinas, pues se hallan colocadas con inmediación a las carboneras de proa", añadiendo: "no dejo de fijarme en que abordo haya alguna mano oculta que propenda al incendio, lo cual no me es posible descubrir"[88].

Establecido que fue el gobierno provisorio que siguió a la victoria de Castilla en La Palma, se había nombrado al general Baltazar Caravedo "Jefe Superior Político y de Marina"[89]. En adición a ese cargo, o en substitución del mismo, Caravedo asumió en febrero de ese año las funciones propias del gobernador militar de la provincia del Callao. En ambas posiciones el mencio-

nado militar quedaba colocado en un nivel de autoridad que era superior al que ocupaba el Comandante General de Marina, capitán de navío Eduardo Carrasco, circunstancia que iba a resultar determinante respecto al futuro del *Rímac*.

Cuando el *Rímac* volvió al Callao el Comandante General, en previsión de que el buque tuviera que salir en comisión, dispuso que se procediera de inmediato a hacerle un cuidadoso reconocimiento, el que permitió descubrir que se hallaba "en mal estado y de consiguiente en la imposibilidad de viajar sin riesgo, si no se atiende a hacerle los reparos formales que demandaba casi todo el buque, así como su maquinaria"[90]. Aunque parezca extraño, este dictamen técnico de la primera autoridad naval, el que, por otra parte, había sido elevado a la superioridad acompañado de un expediente de la junta de reconocimiento que había examinado el buque, fue contradicho por el general Caravedo, enteramente ignorante de asuntos navales, mediante una nota breve pero significativa: "19 de febrero de 1855.— Ayer dije a US. que el vapor "Rímac" se encontraba en buen estado para hacerse a la mar, y hoy reitero a US. que no sólo puede verificar este viaje sino aun otro antes de procederse a la carena que a la verdad necesita.— Dígolo a US. para su inteligencia y en contestación.— Dios guarde a US.— Baltazar Caravedo"[91]. Sin embargo, no llegó a realizarse el "otro" viaje al que aludía el general, pues el 20 de febrero, a las 17:30 horas se produjo abordo del vapor el segundo incendio de carbón que, aunque causó algunos daños, pudo ser dominado[92]. El último capítulo de la permanencia de este buque en el Callao antes de su tragedia, fue que el 16 de ese mes el Comandante General nombró a su dotación al teniente segundo graduado Ricardo Pimentel y al alférez de fragata Lizardo Montero[93].

El *Rímac* salió del Callao, a 7 hs. 45 m. p.m. del 27 de febrero de 1855, con rumbo a Islay donde debía desembarcar unos cuatrocientos pasajeros, de los que la gran mayoría se hallaba formada por licenciados del ejército, muchos de los cuales iban con sus *rabonas*[94]. Al estar el buque franco de la isla San Lorenzo lo situaron por marcaciones en 12°07'S y 77°21'O y gobernaron al SE 1/4 S (rumbo del compás), hasta las 12 m. del 28 en que se observó la altura meridiana del limbo inferior del Sol, que dio una fija que sirvió para ratificar el rumbo. A la caída de la tarde, marcadas la medianía de la isla Vieja y la punta N, de la bahía Independencia, se obtuvo 14°17'S y 76°-19'O, que era una milla y media

más adentro que la posición por estima. A base del punto logrado mediante las marcaciones se pusieron a gobernar al S.E. 5°E hasta las 4 hs. 20 m. de la mañana, en que por hallarse en 15°14'S y 75°36'O se dirigieron al E.S.E. "rumbo que podían seguir todo el día 1° de marzo pasando del punto más sobresaliente de la costa [a] 6 millas", según el piloto Fuxá[95].

"A las siete y media de la mañana..., a pesar de una densa niebla que ocultaba la costa", dijo el comandante Castro en su informe, "hacíamos rumbo a Islay, cuando con sorpresa general dio el vapor dos golpes sobre un arrecife de piedras próximo a la punta llamada de San Juan. En el acto, y no obstante la confusión y espanto que tal incidente causó, di las órdenes convenientes para hacer retroceder al buque; pero ya se encontraba totalmente encallado.— La gente se atropellaba por lanzarse a las embarcaciones izadas a los costados; mas el contramaestre, en lugar de animarlos, cortó las bozas que las sostenían, haciéndose pedazos en el mar agitado y con pérdidas de algunas vidas. Interín esto pasaba me hallaba yo en proa atendiendo a la formación de balsas, lanzando cabos, achicando las bombas y tomando otras muchas medidas requeridas por lo crítico de las circunstancias, siendo de notarse que la marinería se había arrojado sobre las olas, no quedando abordo mas que gente acongojada e inútil para el trabajo, sin embargo se consiguió hacer varios tiros de cañón y picar los palos para evitar mayores desastres.— A las diez horas se hallaban todos salvos en la playa, con excepción de cincuenta a sesenta víctimas...". Calla el citado comandante que el buque sólo se hundió del todo siete horas después de la colisión, como deja también de mencionar ciertas ocurrencias que después se conocieron mediante otros relatos y la investigación realizada por un consejo de guerra, asunto del que después nos vamos a ocupar. Cumple, sí, con poner en relieve "la intrepidez y serenidad del teniente segundo D. Ricardo Pimentel y el contador D. Ricardo Palma... y manifiesta que en la pérdida del *Rímac*, ha habido "mano oculta e interesada vivamente en la realización de la catástrofe que lamentamos"[96].

Pasamos por alto los detalles de lo ocurrido abordo, y los padecimientos que los náufragos experimentaron en la costa a que llegaron con gran dificultad, cediendo la palabra a dos documentos oficiales que dan a conocer el asunto en sus líneas principales, así como consignan el juicio severo con que se juzgaron los acontecimientos. El Consejo de Guerra de Oficiales Generales

reunido en virtud del decreto supremo de 28 de setiembre de 1855, sentenció que resultaba suficientemente probado:

> "1° que el capitán de corbeta D. Carlos Castro, comandante que fue del vapor "Rímac", señaló el rumbo que debía seguirse en la navegación y que estuvo tan satisfecho de su buena dirección, que ocho minutos antes de que se estrellara el vapor contra las rocas, aseguró al señor general D. Fernando Alvizuri y al señor coronel D. Manuel Manrique que iban perfectamente y que llegarían a Islay al siguiente día.— 2° Que el oficial de guardia, alférez de fragata D. Prudencio León, siguió el rumbo con arreglo de las instrucciones que dio el comandante Castro.— 3° Que en los momentos de estrellarse el vapor "*Rímac*", su comandante, en lugar de aquietar el atolondramiento en que se hallaba la gente, imponiéndoles silencio y llamándoles al orden usando para esto de toda su autoridad y empleando en último extremo medidas fuertes y enérgicas, fue el primero en infundir temor gritando: "no hay remedio, somos perdidos, sálvese quien pueda" y otras expresiones que indicaban el miedo de que estaba sobrecogido, según declaraciones de fojas 72, 73, 78, 89, 93.— 4° Que llevando adelante su temor y sin dar ninguna voz de mando para salvar el buque, la gente y pertrechos, abandonó la embarcación a las diez y media de la mañana, cuando estaban todavía abordo varios oficiales y mucha gente, incluso los maquinistas, quienes salieron como a las dos y media de la tarde, es decir, cuatro horas después (fojas 56, 68, 89, 93).— 5° Que dicho comandante Castro, estando ya en tierra sano y salvo, se ocupó de hacer sacar su equipaje y planos empleando en ésto la única embarcación expedita y desatendiendo salvar la gente y sacar víveres y con especialidad, el cuaderno de bitácora (fojas 68, 78, 89, 93).— 6° Que todos los jefes y oficiales que iban de transporte y la oficialidad del vapor "Rímac", exceptuando al teniente 2° D. Ricardo Pimentel, contador D. Ricardo Palma y maquinistas D. Carlos Daynes y D. Carlos Arnold, sobrecogidos de miedo y sin tomar ninguna medida para contener a la marinería y tropa usando de las armas en caso necesario, se ocuparon exclusivamente en ponerse a salvo, cuando aún había abordo multitud de gente, cuyas vidas y seguridad debió serles preferidas.— Y considerando — 1° Que el hecho de haber naufragado el buque prueba de un modo claro y convincente que los rumbos y demarcaciones fueron malos, y que las que señalan la papeleta de foja 42 y declaraciones de algunos oficiales, son concertadas posteriormente; pues al haberse seguido con estrictez los que se

indican, era imposible el naufragio; a lo que se agrega que el Comandante Castro asegura que los oficiales de su dependencia cumplieron con su deber.— 2º Que el comandante de un buque debe ser el último en abandonar su puesto, cuando no haya modo ni esperanza de salvarlo, sacando antes víveres, pertrechos, armas y cuanto pueda y con toda preferencia el cuaderno de bitácora.— 3º Que después del naufragio el comandante debió tener reunida toda su gente para tomar las medidas convenientes y que exigieran las circunstancias según el artículo 27, título 5º, tratado 5º de las ordenanzas de la armada.— 4º Que el oficial de guardia, alférez de fragata D. Prudencio León ha justificado que siguió estrictamente el rumbo que se señaló. Por estos fundamentos, el Consejo de Guerra, en uso de las facultades que le concede la ordenanza, condena al capitán de corbeta D. Carlos Castro, a la destitución de su empleo, dándole de baja de la armada, en virtud de lo dispuesto en el artículo 24, título 5º, tratado 8º de las ordenanzas navales de 1748, concordantes en los artículos 15 y 19, título 33 de la ordenanza naval de 1802; absuelve definitivamente al alférez de fragata D. Prudencio León del cargo que le resultaba por el naufragio como oficial de guardia; y respecto a la mala conducta observada por la oficialidad del vapor "Rímac" en los momentos del naufragio, el Consejo los declara acreedores a las pérdidas de los haberes que han dejado de percibir desde el día del naufragio y a que no pueden obtener ascensos sin previo examen, con el rigor y arreglado a la ordenanza; exceptuándose al teniente 2º D. Ricardo Pimentel, contador D. Ricardo Palma, y maquinistas Carlos Daynes y Carlos Arnold, a los cuales, por su buen comportamiento en los momentos del naufragio, los recomiendan a la consideración del Supremo Gobierno"[97].

El proceso seguido al capitán de corbeta Carlos Castro y a sus subalternos (112 fojas útiles y 21 blancas) fue enviado al ministro de Guerra y Marina para que el Presidente de la República, en uso de sus facultades, resolviera lo conveniente, después de lo cual pasó a la Comandancia General de Marina para su Archivo[98]. El Primer Mandatario no se mostró conforme con el tenor de la sentencia del Consejo de Guerra y mediante la resolución suprema que sigue elevó el rigor de las penas. Con respecto a la disposición presidencial concerniente a los oficiales cuyos nombres no se mencionan en la sentencia y en el decreto supremo, y en relación a quienes se dispuso que "a pesar de sus clases" se les trasladara "como alumnos" y durante dos años al Colegio

Naval, ha de tenerse en cuenta que entre ellos se hallaba el alférez de fragata Lizardo Montero, quien un año después encabezaría el motín contra el presidente Castilla, como se verá a su turno.

"Vistos y considerando: 1° Que el consejo de guerra de oficiales generales reunido para sentenciar al jefe y oficiales del vapor *Rímac*, ha omitido la verdadera aplicación de la ley.— 2° Que residiendo en el Gobierno la facultad de atenuar o agravar las sentencias expedidas por los consejos, en consideración a las consecuencias que tal facultad puede producir en bien del servicio futuro de la Nación.— 3° Que según se ve por las declaraciones del alférez D. Prudencio León y otros oficiales, el servicio se hacía abordo de dicho buque no con la exactitud debida, pues en lugar de cuidar los oficiales de guardia de su gobierno, lo dejaban a cargo de guardias marinas inexpertos, que no conociendo perfectamente su facultad no podían evitar los errores que los timoneles por desidia y abandono hicieron variar el rumbo verdadero, lo que se evitaría con la presencia del oficial a quien por su clase los timoneles tienen la consideración y respeto debidos, circunstancia que les obliga a ser exactos en el cumplimiento de ese deber.— 4° Que esas razones y la de ser conducido el buque a tan inmediata distancia de la costa, hacía más necesaria la vigilancia en su gobierno, lo que debía obligar a los oficiales a frecuentar más su asistencia al timón, pues hallándose cerrada la costa por la neblina, no era tan necesaria su presencia en la toldilla.— 5° Que probada como se halla en el curso del proceso la ignorancia, del comandante D. Carlos Castro en el desempeño de sus deberes, el atolondramiento y cobardía en los momentos de peligro, por cuyas faltas se hizo más lamentable aquella desgracia que ocasionó la pérdida de muchos individuos que no debieron perecer.— Por estas razones, y de conformidad con lo prescrito en el artículo 15, título 33 de la Ordenanza Naval del año 1802, se condena al capitán D. Carlos Castro a la pérdida de su empleo y dos meses de prisión en la fortaleza del Callao, dándolo de baja de la Armada Nacional, y que en ningún tiempo deba ser rehabilitado, por incapacidad para merecer la confianza del Gobierno; condenando así mismo al alférez de fragata D. Prudencio León que se hallaba de guardia, a la pérdida de su empleo, y a los demás oficiales del *Rímac* a ser trasladados al Colegio Naval por dos años, y en donde, a pesar de sus clases, serán considerados como alumnos para que estudiando los principios y deberes de su profesión, se hagan dignos de ser destinados después de un examen rigu-

> roso, al servicio de los bajeles del Estado, y los que no tendrán más haber que medio sueldo de sus clases respectivas para su decencia por el tiempo señalado, sin que les sea permitido durante la reclusión entablar reclamo ni demanda para separarse del servicio. Quedando exceptuados de esta sentencia el teniente 2º D. Ricardo Pimentel, contador D. Ricardo Palma y maquinistas D. Carlos Daynes y D. Carlos Arnold, por haber sido los únicos que cumplieron con su deber, y a los que se destinará de preferencia en los buques de la escuadra en las vacantes que hubiere.— Casa del Supremo Gobierno en Lima, a 31 de octubre de 1855.— Rúbrica de S.E. La Puerta.— Es conforme.— Nicolás Freyre, Oficial Mayor[99].

Rosendo Melo, quien pudo haber recibido de los actores de la tragedia y los testigos presenciales versiones directas sobre los hechos que ocurrieron, escribió cincuenta años después del naufragio los comentarios que siguen: "El piloto Pedro Fuxá, encargado de la derrota, hizo demostraciones que exculpaban el fracaso, atribuyéndolo a excepcional influencia de la corriente: sea eso, un desvío inadvertido del compás, error o descuido en el rumbo o en el desarrollo del plano; es lo cierto que el buque resultó inadvertidamente montado sobre aquel arrecife, que las embarcaciones menores se inutilizaron en los bandazos que daba el vapor sacudido por las olas sobre la peña, exceptuando un pequeño bote, y que hubiera ocurrido numerosas víctimas sin la laudable intrepidez del alférez de fragata Ricardo Pimentel cuya enérgica resolución evitó muchas desgracias. Este intrépido oficial saltó en ese bote menos destrozado y llevó el chicote de un cabo a tierra, afirmándolo en uno de los peñascos de la cantilosa ribera y por ese andarivel salvaron todos los náufragos. Fueron de la plana mayor de ese buque el alférez de fragata Lizardo Montero, íd. Prudencio León, íd. Luis Galindo, íd. Parcemón Echandía, que con el oficial de guardia; los guardias marinas José Román y Ramón Ribeyro, entre otros cuyos nombres se escapan; y contador el festivo tradicionista nacional Ricardo Palma, hoy director de la biblioteca pública de Lima. Los náufragos pasaron grandes penalidades antes de obtener recursos de Acarí o llegar a ese pueblo"[100].

6. VIVANCO CONTRA CASTILLA

El panorama político nacional pareció despejado desde que el 16 de abril de 1856 el general Castilla dictó una disposición "rele-

gando a perpetuo olvido las opiniones y actos políticos de los militares dados de baja del Ejército por decretos de 11 de mayo de 1854 y 11 de enero de 1855..."[101]. Sin embargo, siete meses después se oscureció enteramente con el comienzo de una revolución, desde que Vivanco proclamó, el 1º de noviembre de ese año, un movimiento "regenerador" que "presentó un aspecto nuevo en la historia de las guerras civiles peruanas: la participación de la escuadra. Dice Basadre que un joven teniente 2º de la armada, Lizardo Montero, y un alférez de fragata, Miguel Grau, dieron a Vivanco el dominio del mar rebelándose en la fragata *Apurímac*. Se le unieron en Islay el *Tumbes* y el *Loa*"[102]. Al parecer el Batallón de Marina se hallaba comprometido en la revolución, no sólo en cuanto a las guarniciones de esos buques sino tambien en cuanto al personal que se hallaba en las islas Chincha, lo cual permitió tomar el *Izcuchaca*[103]. Ante esta situación tan grave, que dejaba al Gobierno con solamente el *Huarás* a su servicio, lo cual permitía a los revolucionarios trasladar tropas a su antojo y aun amagar Lima, se procedió a fortalecer el Callao utilizando la artillería que había dejado la *Amazonas* al salir de viaje, montándose en la fortaleza un 84 pdr., seis 64 pdr. y diez 32 pdr. largos[104]. Esta medida mostró su eficacia en la madrugada del día 31 de ese mes, en que aparecieron en ese puerto el *Apurímac*, a bordo del cual se hallaba Vivanco, con el *Loa* y el *Tumbes*. Castilla, que antes intentó ganar a su lado a los buques, declarándolos piratas (26 de noviembre), el 8 de enero ofreció elevados premios a quienes volvieran al orden. No tuvo éxito, y el 29 de enero de 1857 la *Apurímac* bombardeó el Callao con la intención de hundir al *Huarás*, sin lograrlo pero informándose, con peligro, de que la artillería del puerto estaba apreciablemente fortalecida.

El 8 de enero de 1857 Vivanco había partido al Norte con el *Loa* y el *Tumbes* dejando a la *Apurímac* en el Callao, fragata que se limitó a mantenerse poco tiempo en observación, actitud que contribuyó a dar una medida de la incapacidad con que los oficiales sublevados conducían las operaciones navales, a tal punto que el general Castilla logró salir del Callao en el *Huarás*, llevando toda la tropa que pudo, para perseguir a su adversario, quien dejó Chiclayo dirigiéndose a Piura. Nueva demostración de la incapacidad de la escuadrilla vivanquista fue que, sin tener para nada en cuenta que el Gobierno los había declarado buques piratas, el

El capitán de navío don Juan Noel, quien como comandante de la fragata *Mercedes* se hundió con ella (después de una honrosa actuación a bordo y en Chanchamayo) mientras trataba de salvar al personal embarcado. (Oleo original del capitán de fragata (r) Guillermo Spiers, existente en el Museo Naval).





Escena de la revolución de Arequipa que sostenía a Vivanco contra Castilla, según óleo de autor desconocido, que existe en el Museo de la República.

15 de marzo una lancha del *Loa* detuvo al vapor *Nueva Granada*, de la P.S.N.C., y lo obligó a entregarle carga y dinero gubernamentales, a lo cual, obedeciendo órdenes del Ministro de S.M.B. en Lima, la corbeta *Pearl* (perteneciente a la escuadrilla inglesa) apresó al *Loa* y al *Tumbes*, rompiéndole al primero, durante el abordaje, la serviola de estribor, la mesa de guarnición del trinquete y parte de la amurada del mismo costado[105].

En el Norte, Vivanco logró escapar a la persecución de Castilla, apoderarse del *Huarás* en Paita y salir con este buque y la *Apurímac* hacía el Callao, donde llegó a las once de la noche del 20 de abril, para sufrir una derrota en lugar de cosechar el triunfo que esperaba. "En la madrugada del 22 de abril envía a tierra sus tropas... que penetran en el Callao antes de que fuese de día. Los buques expedicionarios amagan a la vez, como el mes anterior el Callao, guarnecido por poca fuerza militar y por un batallón de milicianos, al que se agrega otro batallón al mando del general Diez Canseco, tan luego como llegó a Lima la noticia"... "Una de las primeras víctimas fue el general Plaza, gobernador, a quien se disparó por error. La guarnición de la batería [del arsenal], que estaba en el muelle, y hasta tripulantes del *Ucayali*, amarrado al mismo [pues no podía navegar], se dirigieron a la calle principal, en donde estaba la prefectura y se trabó una pelea digna de consideración". Hubo varios muertos y heridos de alta graduación. Los "constitucionalistas" fueron feroces y tuvieron muy poca generosidad con los que se hallaron escondidos. "Las carretas pasaban ese día hacia el Norte cargadas de cadáveres, apilados como sacos de papas"[106]. Fue a consecuencia de esta acción de armas que conforme a un decreto supremo fechado el 22 de abril de 1858, el Gobierno hizo desaparecer el nombre de la *Apurímac* reemplazándolo por el *Callao* "como testimonio público a... los habitantes de la Provincia Litoral del Callao"[107].

El 8 de mayo de 1857 el Gobierno había hecho llegar a los buques que estaban con Vivanco la siguiente comunicación: "El Gobierno, animado de los sentimientos de humanidad, y deseoso de que vuelvan al servicio de la nación los individuos que se extraviaron, separando los buques de la Armada de la obediencia a las autoridades legalmente constituidas ha acordado que se invite a U.S. para que se presente en término de la distancia con el buque de su mando en el Callao contando con el olvido de sus pasadas

faltas y de que U.S. y los demás jefes, oficiales y empleados de la escuadra que se sometan, conservarán las clases y destinos que obtenían antes de la defección de los buques, sin perjuicio de que el Gobierno podra darles otras recompensas a su juicio según la importancia de su comportamiento.— Dios guarde a U.S.— José María Raygada"[108]. Este ofrecimiento surtió efecto después del apresamiento del *Loa* y el *Tumbes* por el almirante británico, de la sangrienta derrota del Callao y, sobre todo, como resultado de la falta de ideales que inspiraban la revolución, caudillesca en cuanto a la bandera que sostenía y personalista en cuanto a los oficiales que dirigían la campaña naval. El 9 de mayo de 1857 *Loa*, *Izcuchaca*, *Huarás* y *Guise* se rindieron en las islas Chincha y a poco el *Tumbes*, que estaba en manos de los británicos y al cual los revolucionarios habían abandonado a su suerte, también arrió bandera y fue devuelto al Gobierno por sus captores (12 de junio de 1857). Como siempre, quedó demostrado qué poco vale la posesión de cañones a flote si no hay capacidad, sólida moral y sentido de responsabilidad para dirigirlos. Faltó eso, en lo mayor y en lo menor. El *Apurímac*, bajo el mando de Montero, estuvo hasta el 17 de marzo en combates, entradas y salidas inútiles a y de los puertos del Sur, cañoneó lugares indefensos y habitados por gente pacífica, mostrando en quien lo dirigía falta de juicio, de serenidad y de sentimientos controlados[109]. El 22 de marzo, ya comandada por el capitán de navío Elcorrobarrutia, llegó al Callao[110].

Los efectos de la revolución no terminaron con ella pues algunos constituyeron durante varios años una fuente de gastos y de dificultades internacionales, mientras que otros se utilizaron políticamente en una forma que afectaba el porvenir de la Marina de Guerra. En cuanto a los primeros, nos estamos refiriendo a los resultados de que los revolucionarios asumieron en su propio beneficio la venta del guano, estimulando un mercado que resultaba fraudulento puesto que Vivanco y los suyos no habían establecido un nuevo gobierno nacional. De esas dos actitudes equivocadas, por decir lo mejor, resultó la captura de las *Lizzie Thompson*, *Georgiana* y *Dorcas C. Yeaton*, que causó bastantes dificultades diplomáticas con los Estados Unidos. La sublevación de los buques de guerra, por otra parte, fue causa de reflexiones públicas que eran nuevas en el país pero no en el mundo, por supuesto, ya que la ideología liberal no sentía ninguna atracción

por las inversiones gubernamentales en armamento terrestre y en buques de guerra. No es de extrañar que en un artículo del periódico *El Constitucional*, de Lima, que hemos mencionado ya anteriormente, se expresara lo siguiente: "Lo ocurrido con la fragata *Apurímac* en el año de 1856 debió hacerle abrir los ojos sobre la conservación de ese gran buque. El y la *Amazonas* pueden servir fácilmente de foco, centro y apoyo de las tentatorias de trastornar el orden; y ya está visto que apoderándose la revolución de estos castillos de mar, se hace más larga, más costosa y más sangrienta la restauración de la paz interior. ¿Puede dudarse ni por un momento que el levantamiento de la fragata *Apurímac* fue el que dio vida a la revolución de Arequipa? ¿Y puede desconocerse que sólo Vivanco, que nació caudillo revolucionario, pudo malograr esa ventaja que le da la posesión de esa fuerza? ¿Y quién asegura al General Castilla o a cualquier otro que mande que uno de esos buques, o los dos, serán siempre fieles al gobierno que los retiene? ¿No es bastante un resentimiento personal del Primero o Segundo Comandante, para levantarse contra el que se fió de él? ¿No es posible que el interés pecuniario induzca a la traición y deslealtad? ¿La amistad misma con un jefe conspirador no puede hacer flaquear a la más conocida fidelidad?.— Los que defienden al comandante Montero pregonan que él no se vendió a la revolución por dinero, y desde luego que se había manifestado ser inaccesible a una sórdida codicia; pero él mismo ha hecho ver que resentimientos personales fueron el móvil de esa falta y mortífero pronunciamiento: quítese pues el instrumento de las defecciones, y la venganza ciega, y la ruin codicia, y póngase a los hombres en estado de no hacer mal contando con ruinosos e inicuos medios"[111].

7. *¿CASTILLA CONTRA CASTILLA?*

Hacía dos meses que la *Amazonas*, en su vuelta al mundo, recibía en Londres las reparaciones, cambios y el nuevo armamento con que se atendía en forma completa al mantenimiento de la hermosa fragata, cuando se presentó un factor de perturbación que parecía rodear al buque de una atmósfera propia de Lima: la dotación de oficiales del buque, en la cual figuraba un hijo del presidente Castilla, tres miembros de la familia del Presidente

del Consejo de Ministros del Perú y "otros que tenían adquiridos compromisos personales y de familia", como lo expresaba el Ministro Plenipotenciario del Perú en ese país, con el orden de cosas que existía en Lima, fueron señalados como miembros juramentados de una conspiración que debía estallar cuando el buque zarpase de Londres. La denuncia había sido enviada al comandante Boterín, en una carta que desde París le remitía una persona que "tenía un alto carácter", decía el Ministro no obstante lo cual "no había empleado la forma conveniente, aunque reservada, [de dirigirse] así mismo a [la] Legación", al decir al Comandante Boterín que informara al Ministro Rivero.

Francisco de Rivero aparece en todas las comunicaciones que de él hemos leído, y han sido numerosas, como un funcionario de primera clase y un individuo ecuánime y de gran criterio. En esta oportunidad también mostró esas cualidades al dar cuenta del hecho a Lima, el 28 de noviembre de 1857. Entró en el detalle de la información que se había recibido, pesando la importancia del informante, para terminar expresando que "calificar de culpable a la mayor parte de la oficialidad de la fragata..., sin designar sus nombres, [era] arrojar una tea incendiaria para abrazar a todos los oficiales sin excepción". Mas respetuoso de la responsabilidad del comandante Boterín, "no trepidó en decirle que procediese a tomar las medidas que le dictara su prudencia y el conocimiento perfecto que debía poseer del carácter, conducta, moralidad y honradez política de cada uno de sus subalternos", que él aprobaría. Da a saber que Boterín había procedido a separar al comandante Sanz y varios oficiales. Termina diciendo que él habría actuado "más abiertamente para no llevar de encuentro inocentes y culpables, colocando al Comandante del *Amazonas* en la posición más difícil que pueda tocar al jefe de un buque de guerra", añadiendo que "lo ocurrido arrojará una nueva mancha sobre el nombre que desgraciadamente tenemos en el extranjero"[112].

La situación cambió completamente en el lapso que transcurrió entre la llegada a Lima de los informes, y la respuesta que provocaron. Al parecer la solución que el comandante Boterín dio al problema, no fue satisfactoria a los ojos del Ministro. Francisco Sanz asumió el mando de la *Amazonas*, los oficiales

fueron reincorporados y la fragata salió de Londres al Callao a mediados de enero de 1858[113].

8. "¡BRAVOS MARINOS, VUESTRO NOBLE ALIENTO..."

El 11 de abril de 1860 el Congreso de la República promulgó una ley destinada a suavizar los rigores de la guerra civil última, reponiendo "en los empleos y grados que comprobaran haber obtenido hasta el 4 de enero de 1855..., a todos los generales, jefes y oficiales... que fueron destituidos en el referido año..."[114], que no produjo los efectos que se esperaban, a causa de los acontecimientos que ocurrieron con motivo de la llegada clandestina de Echenique, procedente de Chile, a quien sus partidarios exigían con insistencia que viniera a pesar de hallarse deportado.

Echenique llegó escondido en el vapor *Bolivia* el 26 de marzo de 1861 y fue llevado a bordo del *Sachaca* como prisionero[115]. De inmediato su esposa se presentó al Congreso haciéndole saber que el ex-presidente se presentaba para someterse al juicio de residencia ordenado por la ley del 24 de noviembre de 1855, y que si procedió ocultamente fue para impedir que el Gobierno frustrase "su propósito de ser juzgado, espulsándolo del territorio". Pidió, en la misma comunicación que el Congreso no permitiera "que se le remitiera al extranjero sin que hubiera recaído sobre él un juicio condenatorio"[116]. El Congreso solicitó informes al Ejecutivo el que, el 6 de abril, le hizo saber que había creído "conveniente mandarlo someter a juicio, como conspirador tenaz e infatigable contra el... orden legal y las instituciones" y que nada tenía ya que hacer el Gobierno a ese respecto pues "toca a los jueces, en vista de las pruebas que se les han dado y de las que se les darán en adelante, pronunciar el fallo que exije la justicia"[117]. El Congreso, sin embargo, el 30 de abril dispuso que la Corte Suprema abriera el juicio de residencia. A esto observó el Gobierno que no había necesidad de ello y que esperaba que el Congreso no insistiera en la citada resolución legislativa, que le devolvía[118]. El Congreso mandó que se cumpliera la ley, sin que el Ejecutivo diera trazas de obedecerla. Mientras tanto, el 19 de agosto, el Juez hizo saber que "no resultaba prueba ni indicio alguno" de que Echenique hubiera venido en marzo a la República "con el fin de realizar en ella un plan preconcebido de conspiración", y dispuso que se le pusiera en libertad[119].

"Desde ese día, manifestó Echenique en su folleto, se ocupó el déspota mandatario en alistar el buque en que por uno de los muchos e incalificables actos que ejerce en el Perú se proponía arrojarme al extranjero, imponiéndome por sí y ante sí la pena de destierro... sin que le arredrasen los efectos de la lei de 30 de junio de 1834". Esta disponía que "nadie está obligado a cumplir orden alguna de las autoridades de la República, dirigida a la espatriación de algún ciudadano, sin que se acompañe copia autorizada de la sentencia definitiva, ejecutoriada de juez competente, que lo haya condenado a dicha pena", que "los que dieran esas órdenes", y los que la cumplieran "perderán la ciudadanía y empleos", y que los capitanes de buque que "condujeran algún ciudadano, sin que se les manifestara y diera un testimonio auténtico de la sentencia... serían tenidos y declarados por piratas...". "Preso de este modo, continúa refiriendo Echenique (ahora en sus *Memorias*), se me ... trasladó a un pontón, que se mandó situar en la isla de San Lorenzo, cuidado por el bergantín de guerra 'Guise' puesto a su costado[120]... Irritado Castilla... determinó arbitrariamente expatriarme de nuevo y mandarme muy lejos de la Patria hasta Petropodski (lugar de Rusia), según se dijo", y esto no obstante que, de acuerdo con lo que expresa Basadre, el expresidente había sido "absuelto por un juez sereno y altivo ante las amenazas de Castilla"[121]. En efecto, ordenó que se alistara la barca-transporte *Iquique* (ex-*Georgiana* de los Estados Unidos, de 103 pies de eslora y 150 toneladas de desplazamiento); pero cuando estuvo lista se le presentó una situación insólita que ajaba su posición y su categoría militar: uno tras otro varios jefes y oficiales de marina manifestaron su falta de deseo de cumplir tal misión, apoyándose en la ley del 20 de junio de 1834, que en líneas anteriores se ha mencionado. "Resolvió entonces [Castilla] mandarme a Chile, continúa refiriendo Echenique[122] [y] a conducirme allí se prestó un apocado y débil jefe de marina" llamado Cabieses[123]. "Se efectuó mi destierro mandándome a Talcahuano, en un miserable y mal tenido buquecito", concluye Echenique[124], y la fecha fue el 10 de setiembre de 1861[125].

La reacción del presidente Castilla, inmediata y muy de acuerdo con su fogoso temperamento, se dio a conocer mediante un decreto supremo fechado en Lima el 9 de setiembre de 1861: "En atención a que cuando el Gobierno asume la responsabilidad de sus actos ningún empleado público y mucho menos los militares

deben excusarse de desempeñar las comisiones que el Gobierno tenga a bien confiarles —ya que faltando a estas consideraciones, a los deberes de obediencia y subordinación que imponen las ordenanzas de la Armada y del Ejército, el Capitán de Navío D. Antonio de la Haza, el Capitán de Corbeta D. Alejandro Muñoz y el Teniente D. Juan Ortiz, se han excusado de tomar el mando del bergantín "Almirante Guisse" destinado a una comisión del servicio nacional, sin motivo fundado que la justifique— y no necesitándose de sus servicios procédase a licenciarlos indefinidamente y al efecto pídanse las Hojas de Servicio liquidadas y comprobadas expídase las órdenes necesarias para que entre tanto se les considere desembarcados en el Departamento"[126]. A tal decreto siguió otro, cuatro días después, que decía: "Habiendo incurrido el Teniente 1º Don Raimundo Cárcamo, Comandante del Vapor "Huarás" en la misma falta que el Capitán de Navío D. Antonio de la Haza, el de Corbeta D. Alejandro Muñoz y el Teniente 1º D. Juan Ortiz, negándose como estos a tomar el mando del bergantín "Almirante Guisse" — Declárase a dicho Oficial comprendido en la Suprema Resolución de 9 del actual"[127]. En la *Exposición* y en las *Memorias*, Echenique no menciona a algunos de los jefes y oficiales que aparecen en los dos documentos a que se ha hecho referencia. En cambio da los nombres de La Barrera y de Tizón, que no figuran en ninguno de esos decretos.

"Este gesto [el de la Marina] conmovió a la opinión pública", expresa Basadre[128]. Ello puede apreciarse mediante la poesía "A la Marina Peruana por su respeto a la ley", que fue escrita ese año, 1861. El autor de la loa a la Marina de Guerra Nacional fue el poeta piurano Juan Francisco de Larriva, político de ideas liberales que a pesar de su juventud había recorrido parte del mundo hispanoamericano (por lo menos el Ecuador, Guatemala, México y Chile), sufriendo el ostracismo. Había escrito dos libros, más colaboraciones en periódicos de esos países, contándose entre ellas las poesías que aparecieron en *El Siglo XIX*, de México, D.F., con motivo de la intervención francesa en ese país[129]. En su elogio de la Marina exalta los océanos donde "busca... la libertad del águila el marino", quien "antes que esclavo ser, resiste y muere", y refiriéndose a "la página bella en nuestra historia" que ha sido escrita el 10 de setiembre, se dirige a los "bravos marinos" que en ella figuran, para decirles que su "noble aliento" es grato a nuestra patria "como es al suelo cálido y sediento el fresco riego que la nube envía"[130]. El Poder Legislativo, por su parte, cuando Casti-

lla dejó la presidencia de la República, aprobó la siguiente ley: "I. Considerando: Que el capitán de navío D. Antonio de la Haza, el de corbeta D. Alejandro Muñoz, y los tenientes primeros de la Armada D. Raimundo Cárcamo y D. Juan Ortiz, se negaron, en homenaje a la Constitución, a llevar deportados a varios ciudadanos que habían sido absueltos por los Tribunales de Justicia; II. Que es un deber del Congreso premiar la noble y patriótica conducta de estos marinos, e indemnizarles los perjuicios que por ello han sufrido, para estímulo de los buenos servidores de la Nación; Ha dado la ley siguiente: Artículo 1º El Congreso concede un voto de aprobación al capitán de navío D. Antonio de la Haza..., por su respetuosa obediencia a la Constitución y leyes del Estado; Art. 2º. Los expresados marinos serán repuestos en los empleos, goces y honorés que tenían en agosto de 1861, y reintegrados de los sueldos y gratificaciones que hubiesen dejado de percibir, debiendo contarse en su foja de servicios el tiempo que llevan de licencia indefinida..."[131].

Antes que el general Castilla dejara el gobierno, promulgó otra ley del Congreso, referente ésta a una "amplia y general amnistía e indulto a todos los perseguidos, enjuiciados o condenados por delitos políticos", que tuvo por fecha el 6 de agosto de 1862[132].

9. UNA "CALAVERADA" Y UN MOTIN EN EL EXTRANJERO

Los finales del gobierno del general Castilla no fueron muy afortunados, a causa de la aparición de una atmósfera política preñada de tempestades que se descargaron sobre los miembros del gabinete ministerial, con acusaciones voceadas en el Congreso, sobre violaciones constitucionales y gastos inapropiados, principalmente[133]. Este estado de cosas fue caldo de cultivo apropiado para que aparecieran dos nuevas muestras de la desmoralización que asomaba en los rangos subalternos de la oficialidad naval, y para que prosperara el cáncer disciplinario que padecía en crisis la tropa embarcada.

En la madrugada del 2 de enero de 1862, mientras el *Ucayali* se hallaba fondeado en Chorrillos, un teniente Cuba que tenía antecedentes políticos (al parecer perteneciente a la guarnición) y el alférez de fragata Andueza, "hicieron la calaverada de alzarse..., se vinieron al Callao, tirotearon el *Loa* y no recuerdo bien si al *Arica* o al *Iquique*, y de paso a un bote francés, y se fueron luego



Grupo de oficiales de la escuadra "restauradora" que apoyó el levantamiento contra Pezet (1865). De izquierda a derecha, sentados, se hallan Juan B. Cobián, Luis G. Astete y José Sánchez Lagomarsino. De pie, Francisco González, Demetrio Ferreyros, Carlos Ferreyros, Toribio Raygada, Felipe Meza y Manuel M. Carrasco.

MANUEL IGNACIO DE VIVANCO,

SUPREMO DIRECTOR PROVISIONAL DE LA REPUBLICA PERUANA, JEFE GENERAL DE SUS EJERCITOS &. &. &.

POR CUANTO, atendiendo a *los merecimientos y servicios del Capitan de C. N. don Juan José Panizo*
he venido *en ascenderle á Comodoro de la Armada Nacional*

Por tanto, ordeno y mando le hayan y reconozcan por tal, guardandole y haciendole guardar todas las honras, gracias, preeminencias y exenciones que le tocan y pertenecen. Para lo cual le hice expedir el presente, firmado de mi mano, sellado con el sello de la Republica, y refrendado por el *Ministro de Guerra*
del que se tomara razon donde corresponda.
Dado en el Cuartel Directorial en *Arequipa* **a** *22* **de** *Mayo* **de año de 184***4*

M. Ygnacio Vivanco

P. O. de S. E.

Andres Martinez
Oficial Mayor

S. E. *asciende á Comodoro de la Armada Nacional Capitan de Navío D. Juan José Panizo*

Decreto que registra la promoción a "comodoro de la Armada Nacional", del bravo y reputado profesional y capitán de navío D. Juan José Panizo y Talamantes, excelente ex-director del Colegio Naval Militar (1856-1865), cobardemente asesinado a bordo de la fragata *Amazonas*, en circunstancias que trataba de dominar un motín.

a las islas de Chincha", da a saber un responsable informante[134], quien añade en otra carta que esos oficiales habían aprovechado la ausencia en tierra del primer y segundo comandante del buque[135]. De inmediato el *Loa* salió en su persecución, lo apresó entre las Chincha y Pisco, y lo condujo al Callao[136].

El segundo motín tuvo lugar en Londres, al final de la construcción de los vapores para la flotilla fluvial del Amazonas, en la noche del 19 al 20 de marzo de 1863 y abordo del pontón *Venus* que el Ministro del Perú en Londres había conseguido de la Marina de S.M. Británica para alojar en él a la guarnición del *Arica* y a la tropa que se transportaba a Iquitos. El antecedente mediato fue, según un informe del ministro Mariano José Sanz, "el notorio desacuerdo" en que el capitán de corbeta Gaspar Escurra, comandante del *Arica* (jefe con un desequilibrio mental, según posteriormente se comprobó) se había hallado "con algunos de sus inmediatos subalternos", lo cual había "causado el desprestigio de aquel Jefe y la relajación de la disciplina..."[137]. En cuanto a la causa inmediata, fue el deseo que abrigaba la tropa de que se le dejara disponer de más libertad para salir franca a tierra, pues se "la tenía oprimida castigándoles con crueldad" que había llegado "hasta arrancarles las jinetas a sargentos", según la declaración de un soldado. Hay que añadir a esto que ese personal se apoderó del ron guardado en la despensa, embriagándose en tal forma con el licor que destrozaron la cámara de los oficiales y saquearon los equipajes de los mismos. Desde las once de la noche hasta las siete de la mañana siguiente hubo una lucha entre la tropa que, armada con sus bayonetas, pugnaba por salir de su sollado, y la marinería del *Arica* que, a órdenes del oficial y del guardia marina de guardia, les cerraba el paso. El resultado fue dos soldados muertos y tres gravemente heridos, así como dos marineros con heridas de poca consideración. Por causas que se ignoran el alférez de fragata Francisco Vidal desapareció del buque y sólo el 5 de abril se halló flotando su cadáver cerca del pontón[138]. El ministro Sanz dispuso que el capitán de fragata Federico Alzamora asumiera el comando del *Arica* y que el capitán de corbeta Escurra saliera de inmediato hacia Lima. Al parecer, éste en mayo de 1865 intentó suicidarse, sin lograrlo, pero se quitó la vida en julio de ese mismo año arrojándose al mar cerca de Sama[139]. La tropa que en el *América* siguió a Iquitos dio posteriormente nuevas muestras de indisciplina.

10. TRAGEDIA EN LA AMAZONAS

En la complicada situación internacional que condujo a la guerra con España, asunto del que nos ocuparemos en el próximo capítulo, el ataque del que los tripulantes de su escuadra fueron víctimas por parte del pueblo chalaco agudizó la peligrosa situación interna del presidente Pezet, a quien se acusaba de una débil política para afrontar la amenaza extranjera. Tal circunstancia se sumó a otros hechos que llevaron a una guerra civil, especialmente la acalorada entrevista de Castilla con el Presidente (6 de febrero de 1865) que fue seguida de su apresamiento en el *Guise,* del estallido de la revolución en Arequipa (28 de febrero), de un intento de sublevación del batallón Punyán Nº 9, cuyas consecuencias fueron numerosas prisiones en Lima. La repercusión inicial de tal estado de cosas, en cuanto a la Marina de Guerra, fue un intento del *Sachaca* para liberar a Castilla con quien el *Guise* zarpó en un viaje que llevó a las autoridades panameñas a recurrir a la Escuadra Norteamericana del Pacífico para conseguir, según dijeron, que el Perú no violara su neutralidad[140].

Todo presagió que no iba a ser fácil derribar a Pezet, quien contaba con un armamento que lo ponía en ventaja, según opinó Márquez algo después: "Era necesario, sin embargo, luchar contra un poder formidable, árbitro de todos los recursos de la nación, servido por un ejército bien disciplinado y que podía elevarse rápidamente a cualquier pié de fuerza, y por una marina de guerra que lo hacía dueño absoluto del litoral. Las islas de Chincha y de Lobos, las aduanas, el comercio exterior, los embarcaderos, todo estaba en sus manos. Los pueblos se hallaban desarmados, empobrecidos, y comprendían perfectamente la magnitud de la resistencia que iban a encontrar, la índole del enemigo con el cual tenían que combatir, y la prolongada duración que prometía una campaña emprendida bajo tales condiciones. A tan graves dificultades había que añadir la presencia de la escuadra española"[141]. Sin embargo, el caudillo de la revolución tuvo a su lado un elemento que significó un peso decisivo en la revolución, como él mismo lo expresó en 1867: "La Marina de guerra fue la primera que ocurrió a mi voz, y su pronta y enérgica acción, dió gran impulso al movimiento. ¡Honor y gloria para esos jóvenes y patriotas marinos: yo les cumplo justicia y la Patria les debe un inmenso servicio!"[142]. Precisa explicar, sin embargo, que esto no resultó la consecuencia de una determinación institucional, sino una decisión personal de "un ambicioso marino"[143], de quien

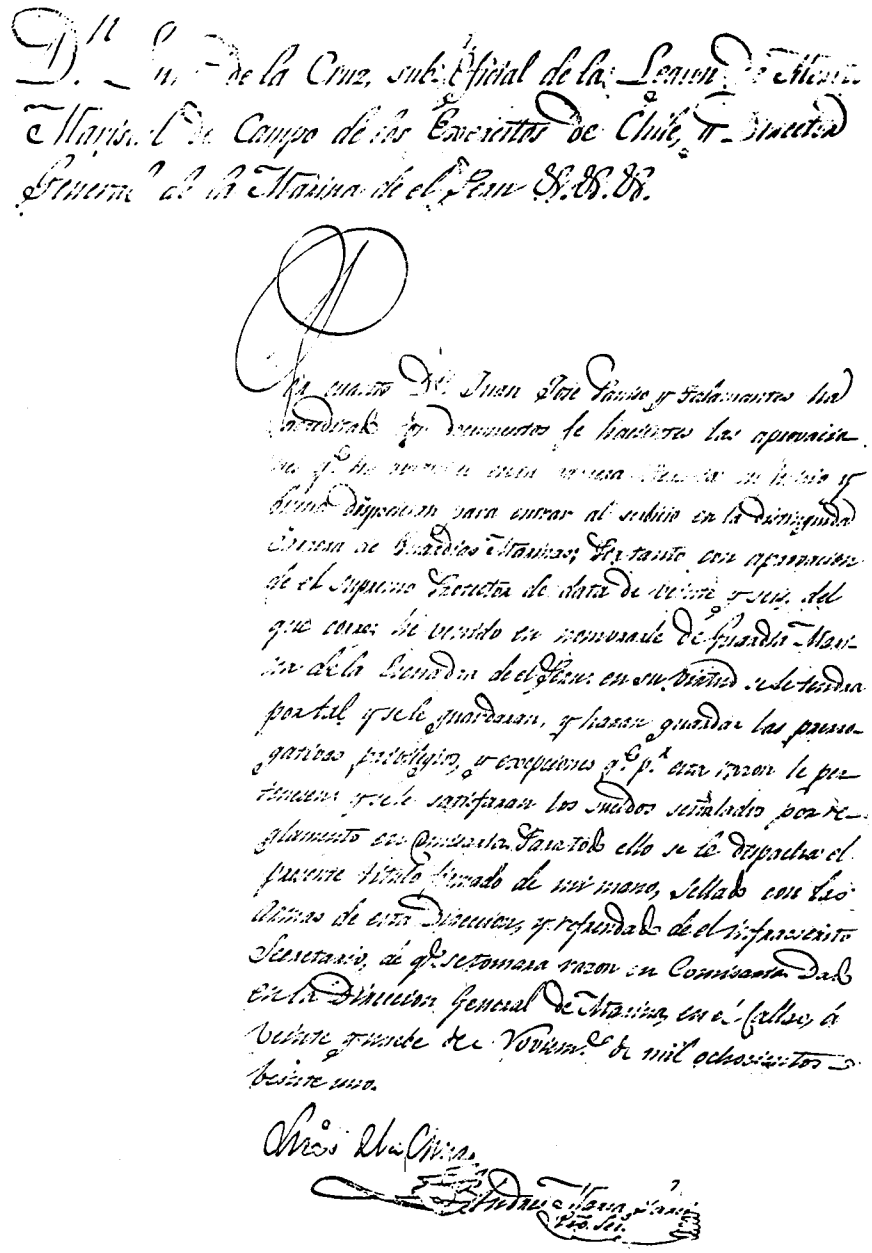
Wagner diría, cuando aquel fue Jefe de la escuadra, que "no había llegado a esta posición por merecimientos a causa de su competencia técnica, o por acción de guerra, sino gracias a la revolución y a su buena estrella..."[144]. Ambos autores se refieren al capitán de corbeta Lizardo Montero, comandante del *Lerzundi*, quien no sólo se había comprometido con las fuerzas revolucionarias sino también había establecido contacto con el gobierno de Chile[145]. El 1º de marzo de 1865, mientras su buque se hallaba en Islay, Montero se declaró a favor del movimiento revolucionario de Arequipa, zarpó hacia Arica, que ya se había pronunciado por Prado, y en este puerto fracasó en su intento de apoderarse del *Chalaco* (11 de marzo), pues su comandante, que era el capitán de corbeta Raymundo Cárcamo, rechazó el ataque combinado del *Lerzundi* y los cañones de tierra[146]. Logró, sí, Montero sublevar el *Tumbes*, comandado por el teniente segundo graduado Juan J. Raygada, y hacer partícipes de la revolución a un jefe y cuatro oficiales que servían en esa área geográfica: el capitán de corbeta Francisco Iladoy, comandante de la batería San Antonio, el teniente primero Juan Manuel Garrido, alfereces José Villegas y Manuel Suárez, y oficial del cuerpo político Fernando Gassols, quienes prestaban servicios en las capitanías de Iquique, Pisagua, Islay y Camaná. Se adhirió también a la revolución el capitán de fragata Manuel Villar, quien vivía en Tacna con licencia indefinida. Excusado resulta añadir que todos los revolucionarios fueron dados de baja por el gobierno constitucional[147]. Dice Vegas[148] que Montero sacó cañones del *Tumbes* y volviendo a Islay los envió a Arequipa. Estas piezas de artillería pueden ser unas que Basadre menciona[149].

Mientras se verificaban los anteriores acontecimientos, en el Callao se mantenían en situación de alerta, y con víveres y aprestos necesarios para cualquier campaña, la *Amazonas, Apurímac, Callao, Loa* y *Victoria*, buques a los cuales se unieron el *Chalaco* y el *Lerzundi* cuando lograron independizarse del mando de Montero; y más tardíamente el bergantín *Guise* cuando terminó "la comisión que este buque estuvo encargado de desempeñar últimamente en el Norte". El Comandante General de Marina era el contralmirante Ignacio Mariátegui (hasta el 5 de setiembre) y el capitán de navío Antonio de la Haza desempeñó las funciones de mayor de órdenes y de comandante general de la escuadra hasta que reemplazó al almirante Mariátegui[150]. Tocó todavía al almirante Mariátegui dictar las disposiciones necesarias para una

campaña naval en el Sur, y de elegir al capitán de navío Panizo para dirigirla. La campaña en referencia fue dispuesta por Pezet, quien nos lo da a saber: "Entonces, dueño todavía del mar, mandé dos expediciones, la una sobre Tacna a recuperar ese departamento y quitar a la insurrección el puerto de Arica, por donde recibía poderosos y frecuentes recursos de Chile, y la otra, al departamento de Ica a batir las fuerzas que obedecían a Ricardo Alvarado"[151].

Por el lado materno el capitán de navío Juan José Panizo contó con un pariente próximo que se había distinguido por su ideas liberales hasta el punto de sacrificar su vida por la independencia de las colonias españolas de América: Melchor de Talamantes. No es de extrañar que a los diecisiete años de edad hubiera sido uno de los primeros peruanos que se alistaron en la naciente marina nacional[152]. A partir de entonces había hecho una carrera naval muy rápida, sobre todo para su época, a base de acciones de armas y de activos embarques que en veinte años lo llevaron de ingresante a guardia marina, a capitán de navío efectivo con sólo treintiocho años de edad. Podría decirse que pisó las cubiertas de todos los buques de la Marina de Guerra: corbeta *Limeña*, en el bloqueo de los puertos del Sur (escuadras de Guise) y en Guayaquil en busca de la fragata española *Prueba*; fragata *Presidente*; goleta *Sacramento*; bergantín *Balcarce*; corbeta *Limeña* y cañoneras de las fuerzas sutiles de ataque, de la escuadra de Guise en el Guayas; goleta *Guayaquileña*; goleta *Peruana*; goleta *Convención*; bergantín *Arequipeño*; bergantín *Congreso*; corbeta *Socabaya* (con insignia de mando de escuadra) en la cual figuraba el alférez de navío (*sic*) Manuel Villar; goleta *Yungay*; fragata *Callao*[153]. Se le consideraba no sólo intrépido sino excelente maniobrista y buen táctico[154]. Por tales cualidades y otras que como hombre y marino poseía, Panizo tuvo a su cargo la dirección didáctica y moral de los guardias marinas durante un período que fue el más largo entre quienes desempeñaron funciones académicas directivas en la escuela central de formación de oficiales. En este cargo mostró espíritu renovador e independencia de criterio, como lo hemos dado a saber al tratar de los acontecimientos ocurridos en el Colegio Naval Militar durante el lapso 1856-1865.

No obstante tan honrosa foja de servicios, en 1860, cuando contaba 58 años de edad y 39 de oficial, tenía 20 años en el grado de capitán de navío, pues no se le había querido reconocer una pro-



El 29 de noviembre de 1821 se nombra guardia marina en la Escuadra del Perú, apenas constituida, al joven Juan José Panizo y Talamantes.

ANDRES SANTA-CRUZ,

GRAN CIUDADANO, RESTAURADOR Y PRESIDENTE DE BOLIVIA, CAPITAN JENERAL DE SUS EJERCITOS, JENERAL DE BRIGADA DE COLOMBIA, GRAN MARISCAL PACIFICADOR DEL PERU, SUPREMO PROTECTOR DE LOS ESTADOS SUD Y NOR-PERUANOS, CONDECORADO CON LAS MEDALLAS DEL EJERCITO LIBERTADOR, DE LOS LIBERTADORES DE QUITO, DE PICHINCHA, DE JUNIN, DE COBIJA Y CON LA DEL LIBERTADOR SIMON BOLIVAR, GRAN OFICIAL DE LA LEJION DE HONOR DE FRANCIA.

FUNDADOR Y JEFE DE LA LEJION DE HONOR NACIONAL &. &. &.

ATENDIENDO a que el Capitan de Corbeta graduado D. Juan Jose Panizo en la Campaña de Guayaquil se ha hecho acreedor a la gratitud nacional, y a la recompensa con que la Patria distingue a los que la honran con sus méritos, servicios y cualidades, en uso de las facultades que me concede el decreto de 15 de Setiembre de este año, he venido en nombrarlo **MIEMBRO** de la Lejion de Honor Nacional, y por tanto, ordeno y mando lo reconozcan por tal, guardandole y haciendole guardar todas las distinciones, y preeminencias que por este titulo le competen, de las que empezara a gozar, desde el dia de su instalacion en dicha orden. Tomese razon de este despacho, donde corresponda.

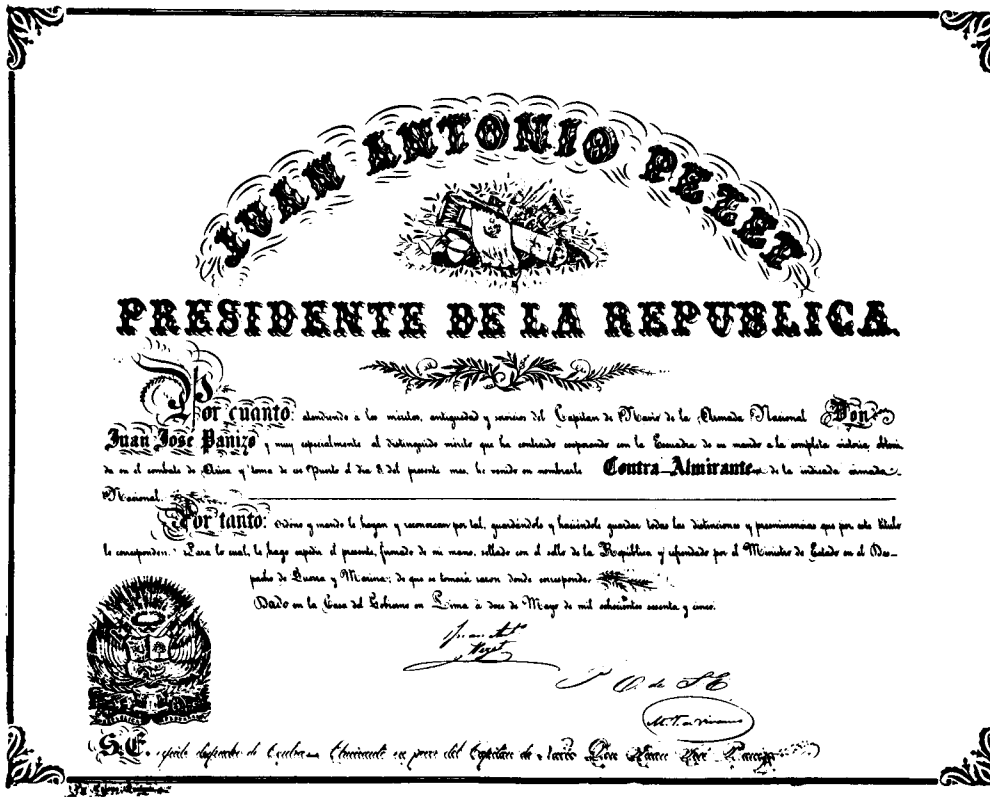
Dado, firmado de mi mano, sellado y refrendado por el Secretario de la Lejion de Honor en Tacna a 14 de Abril del año de 1837.

Se nombra al capitán de corbeta D. Juan José Panizo "Miembro de la Legión de Honor Nacional", a mérito de su actuación naval en la campaña de Guayaquil.

moción a comodoro que obtuvo en la época de Vivanco, ni se había homologado su situación jerárquica con la de jefes militares promovidos al generalato, a pesar de que Panizo era el más antiguo de los capitanes de navío. Fue entonces que presentó al Congreso una petición exponiendo su caso, con la mayor modestia, sin mencionar las victoriosas acciones que había dirigido durante la guerra contra Gran Colombia (1828-1829) y contra la artera sorpresa que intentó la escuadra chilena en 1838. Sólo resaltaba con dignidad la desatención de que se le hacía objeto, a diferencia del justo reconocimiento que los jefes del Ejército Nacional habían merecido[155]. Su solicitud comenzó a recorrer un largo y zigzagueante camino entre varias comisiones legislativas, sin alcanzar una solución y también sin que Panizo mostrara resentimiento o buscara influencias políticas, como si se hubiera resignado a ser, simplemente, el mejor entre los capitanes de navío.

Enfrentado a la situación que reinaba en el Sur después que también las dos flamantes y magníficas corbetas *América* y *Unión* se unieron a las fuerzas pradistas, el Gobierno recurrió en busca de ayuda donde el capitán de navío al que parecía habérsele condenado injustamente a permanecer en forma vitalicia en el grado. Dejó el comando de la *Callao*, y Panizo tomó el de las fragatas *Amazonas* y *Apurímac* y del transporte *Chalaco*, en calidad de comandante general de la escuadra, y se dirigió al Sur a poner en práctica los planes gubernamentales. Entró en Arica con la *Amazonas* y pidió a las autoridades revolucionarias que evacuaran del puerto "a todas las personas de paz e indefensas"[156], lo tomó y procedió a desmontar la artillería que se le había instalado. Para ello tuvo que utilizar al personal de abordo en vista de la actitud hostil que mostraban los ariqueños.

Se encontraba en dicho puerto en espera de órdenes, cuando ocurrió el 24 de julio, lo que Basadre llama "una terrible tragedia"[157]. Tres sargentos de la guarnición de la *Amazonas* lograron hacer llegar a la tropa y a algunos marineros extranjeros el ron de la despensa, y excitados por el alcohol se sublevaron y dieron muerte a los jefes de la guardia, teniente Cornejo y guardia marina Hurtado, suerte que también corrió Raygada, segundo comandante del buque. Enterado Panizo de lo que ocurría, salió a cubierta "a medio vestir y con un revolver en cada mano", para caer muerto como los anteriormente nombrados y el teniente Mugaburu[158]. El Perú tributó a Panizo y los oficiales que con él cayeron asesinados, un homenaje de admiración y respeto en las


JUAN ANTONIO PEZET

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto: atendiendo a los méritos, antigüedad y servicios del Capitan de Navío de la Armada Nacional Don Juan José Panizo y muy especialmente al distinguido mérito que ha contraido empeñando con la Comandancia de su mando a la completa victoria obtenida en el combate de Abtao y toma de su Puerto el dia 9 del presente mes, ha venido en nombrarle Contra-Almirante de la indicada Armada Nacional.

Por tanto: ordeno y mando se le reciba y reconozca por tal, guardándole y haciéndole guardar todas las distinciones y preeminencias que por este título le corresponden. Para lo cual, le hago expedir el presente, firmado de mi mano, sellado con el sello de la República y refrendado por el Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina; de que se tomará razon donde corresponde.

Dado en la Casa del Gobierno en Lima á seis de Mayo de mil ochocientos sesenta y cinco.

El capitán de navío Juan José Panizo es promovido a la clase de contralmirante, ascenso que el gobierno *de facto* desconoció.

honras fúnebres que el 31 de julio de 1865 tuvieron lugar en la iglesia limeña de Santo Domingo. Pero las desgracias que lo habían perseguido durante el final de su brillante carrera se abatieron también sobre la memoria que dejaba y sobre sus restos mortales. Dados la sicología nacional y los conceptos éticos que han prevalecido siempre en nuestra Marina de Guerra, las pérdidas de posiciones jerárquicas que las revoluciones causaban eran temporales en los casos en que el personal de jefes y oficiales caía defendiendo al gobierno constituído legalmente, situación esta que los gobiernos de *facto* terminaban por respetar. En cuanto a Panizo esto no sucedió. Como resultado de la petición que desde 1860 este jefe había hecho para que se le promoviera, el presidente Pezet lo ascendió a contralmirante. Pero el gobierno revolucionario que lo sustituyó se ensañó contra la memoria del sacrificado Panizo al desconocer la validez de la promoción, sin tener en cuenta la importancia institucional de honrar el recuerdo de un comandante general de la Escuadra a quien se había asesinado en su buque insignia en circunstancias que trataba de sofocar un motín de soldados ebrios.

No fue esto todo. Su cadáver no se trajo de Arica para entregarlo a su familia. Se le enterró en ese puerto, perdiéndose sus restos mortales durante el terremoto de Arica (1868). Sólo catorce años después, al estallar la guerra con Chile, su hijo Arnaldo pudo identificar el cadáver momificado en suelo salitroso, que depositó en una casa extranjera. En esta permaneció hasta 1890, año en que el Gobierno decidió repatriar los restos de los defensores de Arica, delicada y patriótica comisión que encomendó al heroico sobreviviente de la guerra contralmirante D. Melitón Carvajal, quien era por entonces el Director de Telégrafos de la República, pero que había sido ayudante del Comandante General de la Escuadra cuando ocurrió su asesinato. Consideró el contralmirante Carvajal que era su deber trasladar también los restos de Panizo, y así lo hizo depositándolos en Lima en la capilla del fuerte de Santa Catalina en el cual prestaba servicios el comandante Alberto Panizo, hijo del marino. En 1909 el presidente Leguía dispuso la traslación de los restos al Cementerio General, con los honores del alto cargo que desempeñaba al morir. Fue ceremonia impresionante la que vió Lima el 17 de octubre de 1909, durante el entierro que partió de la Sociedad Fundadores de la Independencia y terminó con una hermosa oración fúnebre pronunciada en el Cementerio por el contralmirante Carvajal, quien expresó:

R. P.

Comandancia General
de la Armada

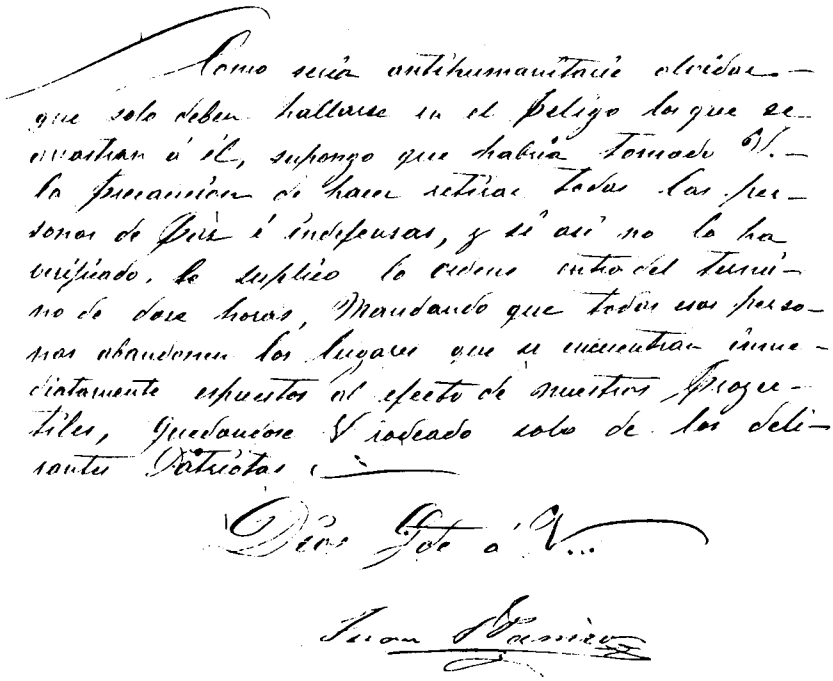
A bordo de la Amazonas Mayo 6
de 85

Al Gobernador y
Comandante Militar

S. S.

En contestación al oficio citado que dirijo á V, manifiesto la reprobada obstinación de empeñar un combate injustificable — y que solo dió por resultado desgracias que lamentar.

Si Señor quien S, se cumple un juramento de empapar con sangre hermana nuestro suelo, sea en buena hora, porque no yo, ni mis oficiales quebrantaremos el juramento que hemos prestado ante la Nación de defender sus instituciones legales y por consiguiente su dignidad bien entendido — ; seremos consecuentes á un juramento hasta nuestros últimos momentos, porque nuestro corazon no es para de Marquinas ambiciosos, no habiamos en el hecho en las falúas puestas en fuego, por los hombres que mandan á costa de Mexico, para cometer impunemente el acto contra el Gobierno Constitucional —



Como sería antihumanitario el derramamiento de sangre que solo deben hallarse en el peligro los que se encuentran á él, supongo que habrá tomado V. la determinación de hacer retirar todas las personas de paz é indefensas, y si así no lo ha verificado, le suplico lo ordene antes del término de doce horas, Mandando que todas esas personas abandonen los lugares que se encuentran inmediatamente expuestos al efecto de nuestros proyectiles, Quedando V. instruido solo de los delincuentes Patriotas.

Dios Gde á V...

Juan Williams

El Comandante General de la Escuadra, deseoso de evitar un inútil derramamiento de sangre, da un plazo para que abandonen Arica los habitantes civiles.

"Los restos que vamos a sepultar son los de un distinguido jefe de nuestra Marina, fundador de la Independencia nacional, que ha llenado con hechos notables las páginas de nuestra historia". Dio a conocer, también, su opinión sobre que si no hubiera sido asesinado hubiera conservado el grado de contralmirante "en virtud de la ley que pocos años después reconoció sus clases a los militares que fieles al cumplimiento de su misión de conservar el orden público sostuvieron la autoridad del gobierno constitucional de 1865"[159].

La caída de la *Amazonas* en manos de los revolucionarios tuvo como consecuencia un mayor debilitamiento en la fuerza naval gubernativa. A la fragata se sumó la *Unión*, comandada por Grau, que llegó a Arica el 22 de julio y se unió a la escuadrilla rebelde, como ya había sucedido con la *América*, sorprendida en Pisco[160]. Tan fuertes se sentían los revolucionarios que mandaron al *Tumbes* a buscar el lugar al que se había conducido a Castilla, a fin de ponerlo en libertad[161]. El resto de esa fuerza llegó hasta el primer puerto el 10 de agosto, según Ferreyros[162], el cual estaba defendido por la *Apurímac*, los cañones colocados en tierra, y *Callao, Loa, Victoria* y *Lerzundi*. Hubo un cambio de cañonazos entre la *América* y la *Apurímac* y un intento de sublevación de la guarnición del *Lerzundi* que fue dominado, con el resultado de varias muertes[163].

Ese mismo mes, el día 12, terminó en Guayaquil la primera parte del penúltimo episodio de la vida pública del gran mariscal Castilla, que tuvo caracteres similares a algunos en que sus rivales políticos se habían hallado como consecuencia de órdenes del gran tarapaqueño: en la ría de Guayaquil fue el ex-presidente trasbordado a la fragata nacional *Aránzazu* en la cual iba a realizar el penoso viaje que menciona Basadre[164]. En el parte que el capitán de corbeta Enrique Carreño elevó a sus superiores, como comandante del buque, refiere que debido a la pequeñez del *Guise*, al ilustre prisionero se le dejaba frecuentar la cubierta, donde conversaba con los oficiales poniendo en juego "los resortes eficaces que su experiencia política le sugería"; pero que los oficiales no dieron oídos a sus promesas de ascensos ni a sus ofertas de crecidas cantidades de dinero, así como tampoco hicieron caso de las reiteradas amenazas que también empleó durante sus seis meses de prisión. Si es hasta cierto punto disculpable el desempeño de esa misión, ya que desde antiguo se habían em-

Comandancia General
de la Escuadra

A bordo de la Fragata Numancia al
ancla Rada Callao 17 de Mayo de 1865.

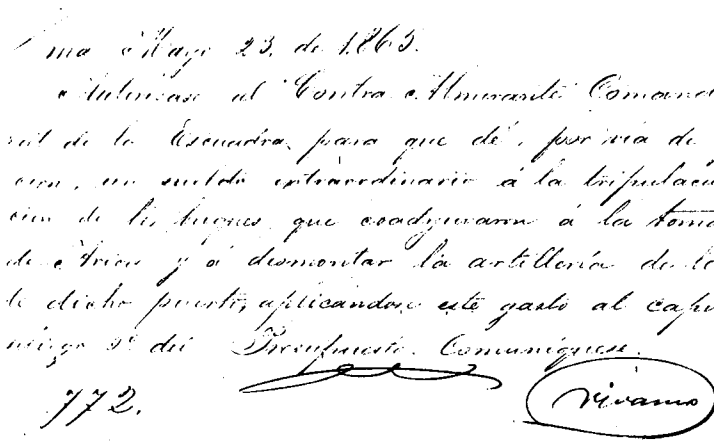
Exmo. Sr. D. General Ministro de Estado
en el Despacho de Guerra y Marina

B. S. J. M.

Por mi comunicacion que VS. habrá recibido en el Vapor de Guerra "Callao", le habia impuesto de la necesidad que hay de gratificar á la tripulacion y Guarnicion de estos buques; tanto por su conducta en el ataque, cuanto por el trabajo activo en que han estado para desmontar toda la Artillería del Puerto, embarcarla y desembarcar la fortaleza pues siendo este pueblo enemigo nuestro, no se han podido conseguir un solo hombre p.a este trabajo, y esto los hace nuevamente acreedores á las consideraciones del Gobierno. Como espero que bien por la Corbeta ó bien por alguno de los otros buques, se me remita el haber de la Escuadra por el Julio mes es absolutamente necesario tener á mis disposicion la cantidad de diez ó quince mil pesos p.a los gastos que necesitan hacerse en ella, pues de otro modo no tengo como poderlos verificar, á consecuencia de que lo poco que dá la aduana, tiene que servir p.a la Division y otros gastos precisos é indispensables que tiene el Comandante General de ella.

Dios Gue á VS.
B. S. J. M.

Juan Manuel



Lima 23 de Mayo de 1865.

Incluso al Contra Almirante Comandante Gene-
ral de la Escuadra para que dé, por vía de gratifica-
cion, un sueldo extraordinario á la tripulacion y guarni-
cion de las fuerzas que coadyuvaron á la toma del puer-
to de Arica y al desmontar la artillería de los Baterías
de dicho puerto, aplicando este gasto al capítulo único,
riego 2º del Presupuesto Comunicado.

772.

Ivarra

El Comandante General de la Escuadra, capitán de navío Juan José Panizo, solicita una gratificación para los tripulantes y los soldados de guarnición de la *Amazonas*.

pleado los buques como presidios y como escuelas correccionales y no había ninguna disposición reglamentaria que permitiera rechazarla, como fue el caso de la deportación de Echenique, no resultó muy honroso, para quien les otorgó y quienes les recibieron, las promociones de los miembros de la dotación que se concedieron el 22 de setiembre de 1865[165].

La división naval gubernativa continuó sosteniendo al gobierno constitucional hasta que el presidente Pezet cesó en el mando (6 de noviembre)[166]. El 11 de noviembre se hizo la entrega pacífica de los buques[167]. Prado siguió el ejemplo de los mandatarios de regímenes políticos anteriores: el 13 de noviembre de 1865 borró del escalafón a los jefes y oficiales que habían servido al gobierno constitucional hasta el 6 de ese mes, actitud que Basadre juzga como "castigo a la lealtad, del cual ya había precedentes en anteriores contiendas civiles"[168]. Seis meses después esos jefes y oficiales se presentaron, como simples civiles, en los reductos y trincheras del Callao, para combatir por su patria, el 2 de mayo de 1866.

La última escena de estos tiempos revueltos se dio en la revolución conservadora que, con sede en Arequipa, en un breve lapso consiguió que Prado renunciara a la presidencia de la República. No faltaron en ella los elementos que, en anteriores ocasiones, habían perturbado la vida regular de la Marina de Guerra. A fines de setiembre de 1867 el Gobierno dio a saber que los miembros de las fuerzas armadas que habían participado en la revolución de Arequipa serían considerados como desertores, dados de baja y sometidos a juicio[169]. El apresado parlamentario y coronel Mariano Herencia Zevallos, acusado en octubre de conspirador, fue embarcado en un pequeño buque que el Gobierno adquirió, con otros compañeros de infortunio, y se dispuso que el *Chalaco* remolcara hasta Islay esta prisión flotante[170].



Aquietadas las pasiones políticas como consecuencia de las cuales fue asesinado, el sepelio del comandante Panizo constituyó, cuarenticuatro años después, un tributo nacional a quien en la *Amazonas* sacrificó su vida tratando de debelar un motín de soldados ebrios de la guarnicion.



El prestigioso almirante D. Melitón Carvajal pronuncia en el Cementerio General, el 17 de octubre de 1909, un sentido discurso en que relieva la personalidad del distinguido jefe que había "llenado con hechos notables las páginas de nuestra historia", capitán de navío Juan José Panizo.

ANEXO AL CAPITULO

"A la Marina Peruana por su respeto a la Lei"

Al huir la libertad de nuestros lares,
Fuerte refujio halló de frájil pino,
Flotando en triunfo en medio de los mares,
Que abren a grandes hechos gran camino:
Ya solo pueblan nuestro suelo aduares
De imbéciles, que truncan su destino,
Doblando la rodilla sin decoro,
Ante su ídolo vil, su ídolo de oro.

Grande la libertad como el mar mismo,
Tan solo encuentra en él bastante espacio,
De olas inquietas sobre el hondo abismo,
Bajo un inmenso cielo de topacio:
La libertad, la gloria, el heroísmo,
Prófugos de la choza y el palacio,
Buscan de Dios, sobre la mar bravía,
El soplo allí vagando todavía.

¡El mar! ... ¡el mar! ... En calma o en tormentas
Ya con blando murmurio o voz de trueno,
Con el mujir de la onda que revienta,
Con el fragor de su ajitado seno:
Al son del viento que la nube ahuyenta,
Con eco flébil cuando está sereno,
Proclama libertad; modula el canto
De Salamina, Trafalgar, Lepanto.

¡Gloriosas aguas... con pujante audacia!
Europa en ellas por tres veces pudo
Fé, civilización y democracia
Salvar con brazo invicto y fuerte escudo:
Amagado de insólita desgracia
El orbe de terror estaba mudo,
Y tres veces del orbe huyó el espanto
Al oir salir del mar de triunfo el canto.

¡El mar!... ¡el mar! ... A desafiar la suerte
Su majestuosa inmensidad nos llama,

Y su furor a despreciar la muerte,
Y su inquietud a perseguir la fama:
Templado en el peligro el pecho fuerte,
De la patria en la mano la oriflama,
Busca, fiando a los vientos su destino,
La libertad del águila el marino.

La lei para él, es el honor, la gloria,
La lei de la nación que sirve y quiere;
Y por dejar sin mancha su memoria,
Antes que esclavo ser, resiste y muere:
Una pájina bella en nuestra historia
Acaba de escribir, cuando prefiere
El odio del poder, nuestra marina,
Al vil temor como a la vil propina.

¿Qué importa la soberbia destemplanza
Del déspota caduco y temerario
Que, donde nadie sin la lei alcanza
Loco estiende su brazo octojenario?
Bella es la libertad cual la esperanza,
Y es sublime morir si de sudario
Nos sirve, en nuestra sangre reteñido
De nuestra patria el pabellón querido.

Ante las leyes ¿qué es el hombre? nada,
Siquiera sea un déspota que asienta
En suntuoso palacio su morada,
Su trono sobre cráneos y osamenta;
Con su orgullo y su tropa sobornada,
Con todo el lujo del poder que ostenta,
Pasa, como en las cámaras oscuras
Se ven pasar diabólicas figuras.

Los hombres libres son los hombres grandes,
Sobre la lei ninguno es soberano...
No callará la lei, aunque lo mandes,
No matarás la libertad, tirano:
Fuera mas fácil allanar los Andes,
Dar nuevo lecho al caudaloso Oceano,
O sostenido por el negro abismo
Destruir con su derecho al hombre mismo.

¡Bravos marinos! vuestro noble aliento
Es hoi tan grato a nuestra suerte impía,
Como es al suelo cálido y sediento
El fresco riego que la nube envía:
Sobre su lecho mísero y sangriento
Os saluda la patria en su agonía,
Como en el mar el sol ya moribundo
Sonríe tristemente al Nuevo Mundo[171].

NOTAS AL CAPITULO XI

1. ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 13, doc. 177. Del Ministro de Hacienda al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 26 de julio de 1849.
2. ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 13, doc. 180. Del Ministro de Hacienda al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 29 de agosto de 1849.
3. ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 13, doc. 191. Del Ministro de Hacienda al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 30 de octubre de 1849.
4. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 14, doc. 306. Del Ministro de Hacienda al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 12 de noviembre de 1850.
5. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...*, 16.
6. AGNP. H-1. O.L. 360-846, 11 de junio de 1850; O.L.360-865, 14 de octubre de 1850; O.L. 375-964, 28 de agosto de 1852; O.L.375-1033,27 de julio de 1852; O.L.375-1034, 27 de julio de 1852; O.L. (...), 6 de mayo de 1852 y O.L. (...), 8 de mayo de 1852; ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 14 y 19, docs. 278, 279, 284.
7. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...*, 1853, p. 11.— *Vide* ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 13, doc. 64, Lima, 15 de noviembre de 1855, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra; *ídem, ídem,* 1852, carp. 53, leg. 23, doc. 5, Islay, 29 de julio de 1852; AGNP. Ministerio de Guerra y Marina, legajo de documentos O.L. 479-757 a O.L.479-762, docs. números 757-762.
8. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 17, doc. 25. Del Prefecto de Moquegua al Capitán de Puerto de Arica, 23 de marzo de 1850.
9. *El Comercio,* Lima, 1° de junio de 1852.
10. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 1, docs. 13, 14, 18, 19, 34, enero-marzo de 1853; *ídem, ídem,* carp. 54, legs. 17(b), docs. 286; *ídem, ídem, ídem,* leg. 1, docs. 91, 102, 104, 116, julio-agosto de 1853; *ídem, ídem, ídem,* leg. 7, doc. 63, setiembre de 1853; *idem, idem, idem,* leg. 12, docs. 67, 82, julio y agosto de 1853.
11. BASADRE, II, pp. 743-744.
12. MARIATEGUI CISNEROS, 30.
13. Loc. ctd.; *vide* ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 13, doc. 7, Lima, 23 de abril de 1849, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina.
14. ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 17, doc. 1, 25 de enero de 1849.
15. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 1, doc. 89, Tacna, 5 de julio de 1853.
16. ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 2, doc. 1, Arica, 2 de marzo de 1849.
17. AMNP. Bergantín *Almirante Guise.* 1850. Comandancia General de Marina del Callao, doc. 21, f. 31. Lima, 6 de julio de 1850. M. Ferreyros a Ministro de Guerra y Marina, con doc. 21, ff. 32 y 33 conteniendo instrucciones al comandante del *Almirante Guise.*
18. BASADRE, *Bases...*, I, p. 304.
19. BASADRE, ob. ctda., 368.

20. BASADRE, III, p. 1068.
21. BASADRE, III, pp. 1069-1070.
22. BASADRE, III, p. 1072.
23. BASADRE, III, p. 1080.
24. Partes de los tenientes Sáenz y Tizón, del comandante Valle Riestra y del contralmirante Forcelledo; *El Comercio*, Lima, Nº 4,346,24 de enero de 1854; ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 12, docs. 44, 47, 58, de 10 de enero a 10 de febrero de 1854.
25. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 16, docs, 41, 42, Trujillo, 20 de febrero de 1854.
26. *El Comercio*, Lima, Nº 4630, 8 de enero de 1855.
27. *El Comercio*, Lima, *idem*.
28. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 28, doc. 2, Callao, 1º de mayo de 1854, Comandante General de la Armada a Ministro de Guerra y Marina.
29. ACEHM. 1854, carp. 55, leg. 8, 12, 28, docs. 2, 120, 14, 1º de mayo a 19 de julio de 1854; AMNP, Comandancia General, vapor *Noel*, 1854, doc. Nº 45, ff. 56, 58, Callao, 22 de diciembre de 1854. Comandante General de Marina a Ministro de Guerra y Marina.
30. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 5, 12, 19, 14, docs. 40, 80, 24, 1, 210, 218, 113, 115, 21 de marzo a 13 de mayo de 1854.
31. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 19, doc. 21, Arequipa, 5 de junio de 1854.
32. ACEHM, 1854, carp. 55, legs. 28 y 12, docs. 5 y 159, 12 y 17 de junio de 1859, Comandante del *Guise* a Contralmirante de las Fuerzas Navales en Arica, Comandante General de Marina a Ministro de Guerra y Marina.
33. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 24, doc. 107, Islay, 20 de junio de 1854, Gobernador del Puerto a Ministro de Guerra y Marina.
34. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 12 y 16, docs, 142, 133, 86, mayo y junio de 1854; carp. 55, leg. 12 y 20 (b), docs. 162, 655, 25 de junio de 1854.
35. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 12, doc. 168, 11 de julio de 1854.
36. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 28, doc. 19, Iquique, 27 de julio de 1854.
37. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 11, doc. 48, Pisco, 6 de setiembre de 1854.
38. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 13, doc. 375, 26 de setiembre de 1854.
39. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 28. doc. 47, 5 de noviembre de 1854.
40. BASADRE, III, p. 1090.
41. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 3, doc. 4, Callao, 6 de enero de 1855, Baltazar Caravedo a Ministro de Guerra y Marina.
42. MELO, I, pp. 209-210.
43. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 3, doc. 11, Callao, 8 de enero de 1855, Caravedo a Ministro de Guerra y Marina.
44. ARREE, carp. 5-3, Nº 173, Nueva York, 19 de junio de 1857, Osma a Ministro de Relaciones Exteriores.
45. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 5, doc. 5, Callao, 14 de febrero de 1852, del Tesorero al Gobernador Político y Militar.
46. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 21, doc. 29.
47. AMNP. Comandancia General de Marina. Deustua a Ministro de Guerra, Lobos, 14 de octubre de 1852.
48. MELO, t. I, p. 210.
49. AMNP. Comandancia General de Marina. Deustua a Ministro de Guerra y Marina. Callao, 15 de enero de 1853, con anexo.

50. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 12, doc. 93, San Lorenzo, 30 de marzo de 1854, Comandante General de Marina a Ministro del Ramo.
51. *El Peruano*, tomo 26, número 36; *vide* ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 20(b), doc. 681, Huaraz, 5 de mayo de 1854, Prefecto de Ancash a Ministro de Guerra y Marina, con anexos; *idem, idem, idem,* leg. 12, doc. 122, Lima, 14 de mayo de 1854, Comandante General de la Armada a Ministro de Guerra y Marina.
52. *El Peruano*, tomo 26, Nº 36.
53. VEGAS GARCIA, 91 y 93.
54. VEGAS GARCIA, 90.
55. *El Comercio*, Nº 4432, 11 de mayo de 1854.
56. *El Comercio*, Nº 4429, 8 de mayo de 1854; *idem*, Nº 4430, 9 de mayo de 1854, en p. 3, col. 4ª. más otros dos en p. 3, col. 5ª.
57. *El Comercio*, Nº 4439, 19 de mayo de 1854; Nº 4440, 20 de mayo de 1854.
58. *El Comercio*, Lima, Nº 4431, 10 de mayo de 1854.
59. *El Peruano*, Nº 36, tomo 26.
60. *El Peruano*, Nº 37, tomo 26.
61. "El Capitán de Navío Don Juan Noel", *Revista de Marina*, año VIII, núm. 1, enero y febrero de 1923, pp. 1-11.
62. VEGAS GARCIA, 92-93.
63. *Vide* AMNP, Expedientes de personal. Doc. s/n, ff. 8, 9.
64. VEGAS, 92.
65. DENEGRI, v. 2, pp. 115, 133, 136.
66. *Guía...*, 1846, p. 217.
67. *Guía...*, 1847, p. 323.
68. AMNP. Comandancia General de Marina, Vapor *Vigilante*, 1848, documento Nº 17, f. 41.
69. *Guía...*, 1848, p. 363.
70. RAIMONDI, III, pp. 193-195.
71. ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 5, doc. 7, 17 de enero de 1849.
72. HERNDON, 30; *idem* carta a Secretario de Estado, Cerro de Pasco, 10 de julio de 1851, en NAUS OC Box, "*Exploration up Amazon River*".
73. ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 12, doc. 38, Lima, 3 de enero de 1849.
74. ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 14, docs. 3 y 6, 23 y 28 de abril de 1849. Comandante de la Columna Expedicionaria sobre el Chanchamayo Juan Noel a Ministro de Guerra y Marina.
75. HERNDON, 84-87.
76. AMNP. Comandancia General de Marina, doc. Nº 19, 8 de octubre de 1850.
77. ACEHM, 1853, carp. 53, leg. 7, doc. 49, Cerro, 5 de agosto de 1852, Prefecto de Junín a Ministro de Gobierno.
78. ACEHM, 1854, Cerro, 4 de enero de 1853, Prefecto de Junín a Ministro de Gobierno.
79. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 13, doc. 197 y carp. 55, leg. 12, doc. 76.
80. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 12, doc. 101, Callao, 5 de mayo de 1854, Comandante General de la Armada a Ministro de Guerra y Marina.
81. AMNP. Expediente del capitán de corbeta Carlos Castro, f. 37, E. Carrasco al Gobernador Litoral y Naval, Lima, 7 de diciembre de 1836.
82. AMNP. Expediente citado, fs. 4, 5, 6.
83. AMNP. Comandancia General de Marina. Goleta *Libertad*, 1841, doc. Nº 3, 21 de abril de 1841.

84. AMNP. Expediente ya citado.
85. AMNP. Expediente...; Hoja de servicios.
86. AMNP. Libro copiador Nº 389, toma de razón en general, p. 76, Lima, 13 de enero de 1855, Ministro de Gobierno a Jefe Superior Político y de Marina.
87. AMNP. Comandancia General, vapor *Rímac*, 1855, Callao, 14 de febrero de 1855, f. 13, Carlos Castro a Comandante General.
88. AMNP. Comandancia General, vapor *Rímac*, f. 17. Callao, 20 de febrero de 1855. Carlos Castro a Comandante General de Marina.
89. AMNP. Libro copiador Nº 389, Manuel Toribio Ureta a Caravedo, Lima, 6 de enero de 1855.
90. AMNP. Libro copiador Nº 250, documento Nº 76, Comandante General de Marina a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 17 de febrero de 1855.
91. AMNP. Libro copiador Nº 4. Ministro de Guerra y Marina, p. 115.
92. AMNP. Libro copiador Nº 106, p. 13. Manuel Lanao a Comandante General de Marina, Callao, 21 de febrero de 1855.— Libro copiador Nº 250, documento Nº 82. Comandante General de Marina a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 21 de febrero de 1855.
93. AMNP. Libro copiador Nº 250, documento Nº. 70, Comandante General de Marina a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 16 de febrero de 1855.
94. FUXA PEDRO, "Derrota del vapor *Rímac*", *El Comercio*, Nº 4699, 30 de marzo de 1855; MELO, *Historia*, I, p. 211.
95. *El Comercio*, Lima, Nº 4699, 30 de marzo de 1855.
96. Parte elevado al Comandante General de Marina, desde Acarí, el 8 de marzo de 1855, y reproducido en *El Comercio* de Lima, Nº 4688, 16 de marzo de 1855.
97. *El Comercio* Nº 4879, Lima, Lunes 5 de noviembre de 1855, p. 2.
98. AMNP. Libro copiador Nº 250, documentos Nº 353, del 16 de julio de 1855, y Nº 496 del 7 de noviembre de 1855.
99. *El Peruano*, t. 29 Nº 24, 3 de noviembre de 1855.
100. MELO, *Historia*, I, p. 211.
101. Perú. *Memoria de Guerra y Marina...*, 1858, pp. I, II.
102. BASADRE, III, p. 1130.
103. ACEHM, 1856, carp. 57, legs. 3, 4 (a), 1(a), docs. 71, 293, 295, 305, 97, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra y Marina, 3 de diciembre de 1856; Inspector General de Ejército a Ministro de Guerra y Marina, Magdalena, y 18, 20 de diciembre de 1856; Gobernador de Pisco a Ministro de Guerra y Marina, Pisco, 30 de diciembre de 1856; Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 31 de diciembre de 1856.
104. ACEHM, 1856, carp. 57, leg. 1(a), docs. 307, 315, Callao, 12 de diciembre de 1856, Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina; AMNP. Lima, 29 de enero de 1857. Ministro de Guerra a Comandante General de la Escuadra, ctdo. J.J. ELIAS, *Revista de Marina*, 1965, año 51, Nº 4, p. 468.
105. AMNP. "Relación historiada...", 31 de mayo de 1864, ff. 33-34.
106. MELO, *El Callao*, 73.
107. ACEHM, 1857, carp. 59, leg. 12, doc. 121, Lima, 22 de abril de 1858.
108. *El Peruano*, t. 32, Nº 108; OVIEDO, XIV, p. 349.
109. ACEHM, 1858, carp. 59, legs. 2, 21, 17, docs. 13, 16, 13, 14, 15, 264, 31, de Moquegua, 23 de febrero de 1858 a Lima, 23 de marzo de 1858.

110. ACEHM, 1858, carp. 59, legs. 16 y 11, docs. 31 y 64, Callao, 23 de marzo y 28 de agosto de 1858. Ministro de Guerra a Presidente de la República y Prefecto del Callao a Ministro de Gobierno.
111. *El Constitucional*, Lima, nº 49, 2 de junio de 1858.
112. ACEHM, 1857, carp. 58, leg. 18, doc. 130, Londres, 30 de noviembre de 1857, Francisco de Rivero al Ministro de Relaciones Exteriores.
113. ACEHM, 1858, carp. 58, leg. 18, doc. 133, Londres, 31 de diciembre de 1857, Ministro del Perú a Ministro de Relaciones Exteriores; *idem, idem, idem, idem*, doc. 134. igual fecha, del mismo al mismo; *idem*, 1858, carp. 59, leg. 16, doc. 59, Londres, 29 de enero de 1858, Secretario de la Legación del Perú en Londres al Ministro de Guerra y Marina.
114. Perú. *Leyes y resoluciones*, Congreso de 1860, p. 17.
115. ACEHM, 1861, leg. 18, doc. 120, 4 de abril de 1861, Comandante General del Ejército del Sur a Ministro de Guerra y Marina; ECHENIQUE, *Exposición...*, 36.
116. ECHENIQUE, ob. ct., 34.
117. ECHENIQUE, *Exposición*, 37.
118. ECHENIQUE, *ibidem*.
119. ECHENIQUE, ob. ct., 40-41.
120. ECHENIQUE, *Memorias...*, 245.
121. BASADRE, III, p. 1394.
122. ECHENIQUE, *Memorias*, 247.
123. *Vide* ACEHM, 1861, carp. 62, leg. 18, doc. 214, General en Jefe del Ejército del Sur a Ministro de Guerra y Marina.
124. ECHENIQUE, *Memorias*, 248. *Vide* ACEHM, 1861, carp. 62, leg. 9, doc. 1, Islas Chincha, 6 de agosto de 1861, Jefe de la Estación Naval a Ministro de Guerra y Marina; NAUS. Consuls in Callao, M 155, r. 4, Nº 35, Callao, 14 de octubre de 1861, Trevitt a Secretario de Estado.
125. ACEHM, 1861, carp. 62, leg. 18, doc. 214, ya citado.
126. ACEHM, 1861, leg. 3, doc. 125.
127. ACEHM, 1861, leg. 3, doc. 127.
128. BASADRE, III, p. 1394.
129. ROMERO, EMILIO, 173-174.
130. CORTES, 365-367. *Vide* ANEXO a este capítulo.
131. Promulgada el 3 de noviembre de 1862. Perú. *Leyes y resoluciones*, Congreso 1862, p. 15.
132. Perú. *Leyes y resoluciones*. Congreso de 1862, Cámara de Diputados, p. 3.
133. *Vide* BASADRE, III, pp. 1395-1396.
134. AFFA, M.B. Ferreyros a comandante Manuel Ferreyros, Lima, 14 de enero de 1862.
135. *Idem. Idem* a *idem*, 28 de febrero de 1862.
136. ACEHM, 1862, PAQ: s/n, Piura, 14 de enero de 1862, Prefecto de Piura a Ministro de Guerra y Marina; *idem, idem*, Chachapoyas, 20 de enero de 1862, Prefecto de Amazonas a Ministro de Guerra y Marina; *idem, idem*, Moyobamba, 28 de enero de 1862, Prefecto de Loreto a Ministro de Guerra y Marina; AMNP. Vapor *Ucayali*, Comandante General de Marina, 1862, doc. 1, ff. 1, 2, 3, 5, doc. 2, ff. 8, 9, doc. 3, f. 10 y doc. 4, f. 19.
137. ARREE, Legación del Perú, Nº 5, Londres, 26 de marzo de 1863, Ministro en Londres a Comandante General Provisorio del Departamento Marítimo de Loreto.

138. ACEHM, 1863, carp. 64, leg. 18, docs. 189, 194 y 195 (con anexos), Londres, 17 de febrero y 2 de abril de 1863, Ministro del Perú a Ministro de Relaciones Exteriores; *idem, idem*, s/n, 2 y 17 de abril de 1863, *idem* a *idem; idem, idem*, doc. 195, 17 de abril, *idem* a *idem*.
139. AFFA. M.B. Ferreyros a comandante Manuel Ferreyros, Lima, 12 de mayo y 11 de julio de 1865.
140. Archivo Mariátegui, s/n, Callao, 6 de marzo de 1865, Antonio de la Haza a Ministro de Guerra y Marina; NAUS, Letters From Pacific Squadron, M 89, r. 43, Pearson a Secretario de Marina, Acapulco, 28 de julio de 1865, Paulding a Pearson, Panamá, 8 de junio de 1865; Estado Soberano de Panamá a Consulado de los Estados Unidos, Panamá, 2 de junio de 1865; Prasher a Pearson, Callao, 7 de julio de 1865; Pearson a Secretario de Marina, Panamá, 14 de setiembre de 1865; Pearson a Secretario de Marina, Panamá, 18 de agosto de 1865; Cónsul del Perú a Comandante del U.S.S. *Cyone*, 5 de julio de 1865; Pearson a Secretario de Marina, Panamá, 8 de agosto de 1865.
141. MARQUEZ, 106.
142. "Mensaje leído por S.E. el Jefe Supremo Provisorio de la República [M.I. Prado], al instalarse la asamblea constituyente de 1867". *El 2 de Mayo de 1866*, 211.
143. BASADRE, IV, p. 1552.
144. WAGNER, 287-288.
145. WAGNER, *ibidem* y pp. 272-273, 289.
146. Archivo Mariátegui, s/n. Orden General de la Armada, Callao, 16 de marzo de 1865.
147. Archivo Mariátegui, s/n, Orden General, Callao, 24 de abril de 1865.
148. VEGAS, 107.
149. BASADRE, IV, p. 1560.
150. Archivo Mariátegui, Ordenes Generales, s/n. de 16 de abril de 1864, 24 de abril de 1864, 5 de julio de 1864, 9 de julio de 1864 y 31 de julio de 1864.
151. PEZET, JUAN A., *Carta dirigida al S. general López Lavalle.* Bruselas.
152. AFPA. Despacho de guardia marina a favor de Juan José Panizo Talamantes, Callao, 29 de noviembre de 1821.
153. AFPA. Hoja de servicios y otros documentos familiares.
154. *Vide* DENEGRI, t. VI, v. 1, pp. 215-224, 237-254, 556-569, para apreciar sus resultantes condiciones como maniobrista y práctico.
155. AFPA. Petición al Supremo Congreso, Lima, 27 de noviembre de 1860; Dictamen de la Comisión de Guerra, Lima, 18 de enero de 1861; Dictamen de la Comisión de Premios, Lima, 23 de febrero de 1861; Dictamen de la Comisión de Guerra y Marina, Lima, setiembre de 1862; Juan José Panizo al Congreso Nacional, Lima, 4 de setiembre de 1862.
156. AFPA. Lista de Revista de Comisario... Callao, 14 de febrero de 1845; Panizo a Gobernador y Comandante Militar, Arica, 17 de mayo de 1865.
157. BASADRE, IV, p. 1552.
158. VEGAS, 108; AFFA, M.B. Ferreyros a comandante Manuel Ferreyros, Lima, 11 de julio de 1865.
159. AMNP. Ordenes Generales. Callao, 30 de julio de 1865, doc. 26, ff. 26 y 27.— Se han utilizado, del archivo familiar, varios documentos que el coronel de Artillería D. Vidal C. Panizo dejó al morir, los cuales contenían preciosos datos que se han confrontado con otras fuentes.

160. AFFA. M.B. Ferreyros a comandante Manuel Ferreyros, Lima, 5 de agosto de 1865.
161. AFFA. *Idem* a *idem*, Lima, 19 de agosto de 1865.
162. *Idem* a *Idem*, 11 de agosto de 1865.
163. *Idem* a *idem*, 11 y 27 de setiembre de 1865.
164. BASADRE, IV, pp. 1550-1551.
165. AMNP. Bergantín *Almirante Guise*, 1865, doc. 1, ff. 1-3, más "añadido" del 22 de setiembre de 1865.
166. Archivo Mariátegui, s/n, Ordenes Generales de 10 de agosto, 5 de setiembre, 2, 4 y 17 de octubre de 1865.
167. AFFA. M.B. Ferreyros al comandante Manuel Ferreyros.
168. BASADRE, IV, pp. 1624-1625.
169. *Vide El Comercio*, Lima, 28 de setiembre de 1867.
170. BASADRE, IV, p. 1690.
171. LARRIVA JUAN FRANCISCO, en *Parnaso Peruano*, Valparaíso, José Domingo Cortés, ed. 1871, pp. 365-367.

TERCERA PARTE
EL PODERIO NAVAL EN ACCION

Los aspectos que se han analizado en las páginas que preceden a partir del Capítulo VI permiten apreciar la situación en que se hallaba la Marina de Guerra del Perú durante los mediados del siglo XIX. Es cierto que en forma relativa tal examen permite deducir un juicio más o menos valedero sobre las posibilidades que ella abrigaba, en potencia, como instrumento bélico de peso que permitía al Perú imponer a los rivales o enemigos decisiones que convinieran al desarrollo de su política nacional. Mas no constituía un rasero perfecto que posibilitara medir la facultad de la Nación (es decir, su aptitud, o capacidad de hacer algo de orden internacional determinado y de un modo también determinado) porque poseyera poderío naval capaz de respaldarlo. Dos acontecimientos que ocurrieron durante el lapso histórico que estudiamos permiten realizar con alguna certeza esa evaluación. Nos referimos a las guerras que el Perú sostuvo con el Ecuador y con España.

Capítulo XII
EL PODERIO NAVAL Y LA GUERRA CON EL ECUADOR

Como se da a conocer en la p. 465 del t. VI, v. 2, en el plan original que de la *Historia Marítima del Perú* se aprobó hace aproximadamente quince años, lo relacionado con el conflicto peruano-ecuatoriano de 1858-1862 debía ser tratado en un tomo que se encomendó al capitán de navío (r) Julio J. Elías Murguía, director por entonces del museo naval que se había creado por su iniciativa y que hoy lleva su apreciado nombre. El fallecimiento de este distinguido jefe obligó a ciertos arreglos editoriales como resultado de los cuales la obra compendiada del material que había dejado el comandante Elías se publicó en el volumen 2 del tomo VI.

Con el objeto de esclarecer editorialmente la secuencia histórica y temática de la obra en general, se ha considerado aquí en el índice el "CAPITULO XII. EL PODERIO NAVAL Y LA GUERRA CON EL ECUADOR", con el fin de indicar, de manera precisa, el lugar que editorialmente hubiera ocupado el valioso material que se debe al comandante Elías y al R.P. Armando Nieto Vélez, y que se halla entre las páginas 462-678 del mencionado t. VI, v. 2, y también para hacer notar que tan importante asunto no ha sido olvidado en este tomo que cubre el lapso 1850-1870.

Capítulo XIII

EL PODERIO NAVAL Y LA GUERRA CON ESPAÑA

La guerra con el Ecuador estuvo seguida casi de inmediato por la guerra con España, a la cual el país se vio arrastrado y en que se empeñó con el sentimiento unánime nacional de que el Perú no tenía otra salida para preservar su libertad.

La suma de esos dos conflictos fue desde el punto de vista económico apreciablemente gravosa para el país pues no sólo absorbió buena parte de los ingresos del guano, sino también nos obligó a contraer nuevas deudas, haciéndonos sentir más la coyunda de los consignatarios y llevándonos varios pasos adelante hacia el desajuste hacendario que nos precipitó en la crisis de los setentas. Aun quienes advirtieron la aparición de un peligro, bajo la embriaguez del triunfo obtenido el 2 de mayo de 1866, no mostraron un estimulante temor que impulsara a la cautela. La victoria llevó a la desaprensión, que aunque no se disculpa es explicable si se consideran los benéficos efectos sociales que el ataque español, nuestra preparación defensiva y el combate del Callao produjeron en el ánimo nacional. Hubo vocación de patria consciente, de sentido de responsabilidad nacional no obstante los oscuros años republicanos que precedieron a esta guerra, de ingenio político internacional, de empeñoso esfuerzo, de actitud valerosa que no temió enfrentarse al ex-amo europeo al cual una engañosa propaganda presentaba espiritual y militarmente más fuerte de lo que realmente era por entonces. Porque la España a

la que el Perú neutralizó militarmente en el Pacífico en 1865-1866 no era ya la gloriosa España con fortaleza de acero templada en el liberalismo unificador, que heroicamente luchó contra las tropas napoleónicas. Imposible resultaría comprender los orígenes y el desarrollo de ese conflicto con el Perú y Chile, que provocaron funcionarios subalternos de aquel país europeo y que sólo ganó laureles para su marina militar, si no se examinaran la situación de España a mediados del siglo XIX así como su política gubernativa, tan parecida esta última a la peruana, por otra parte.

1. LA ESPAÑA GRANDE Y DECADENTE

La España heroica, altiva y gallarda que dejaba en el libro de la Historia páginas gloriosas había entrado al siglo XIX impulsada por los vientos de tempestades y rebeldías que corrían por el mundo todo, de Norteamérica a Francia, la América del Sur, nuevamente a Francia e Italia. A España la habían hecho vivir en convulsiones que iban a hacerse duraderas en esa centuria, adoptando características y presentando personajes, desde los mediados de siglo, que aparecen, con semejanza familiar a los que por entonces se mueven en los gobiernos del Perú.

Llegó este país europeo a la mitad del XIX mostrando corrupción política y social; pero esta crisis no lo condenaba para siempre porque los otros europeos habían pasado por lo mismo y lograron superarlo. Sus dificultades principales eran otras. Raza de una vitalidad inmensa, quizás excesiva, como grupo social abrigaba una disociación entre su clase dirigente y las necesidades de orden económico-social que el país experimentaba. Brenan, que ha estudiado en su libro este fenómeno, encuentra en el siglo XVII el prototipo de la sociedad española, que según él se origina a causa de que el país había recibido demasiado fácil y rápidamente una herencia que ejerció acción intoxicante porque el organismo no estaba suficientemente preparado en lo económico y lo social. Considera tal autor que la historia de esa centuria española muestra la decadencia de una clase gobernante que había logrado dominar pero que nunca había entendido ni absorbido la civilización europea. "El trabajo se había transformado en algo degradante", dice. "Sin embargo hay que recordar el aspecto ascético de esta vida fácil, que la redimía de la bajeza y la vulgaridad: el hidalgo estaba pronto a abandonar la comodi-

dad, a sufrir hambre y frío si ello era necesario, para vivir con honor". Los españoles estaban acostumbrados a alcanzar metas grandiosas y espectaculares; pero su impulso decrecía cuando el ideal burgués del trabajo, la perseverancia y el deber se presentaban como el único capaz de crear y sustentar a la sociedad. "España sólo existía como nación, dice, cuando se hallaba bajo la influencia de una idea o impulso poderoso. Tan pronto como declinaba esa idea, se separaban los átomos de la molécula, comenzaban a vibrar por su propia cuenta y entraban en colisión los unos con los otros"[1]. Con tales reflexiones coincide Hume, para quien al llegar a los mediados del siglo XIX "los españoles no estaban todavía suficientemente adelantados para conducir legítimamente un gobierno constitucional y representativo". Un cambio parlamentario de gobierno, dice, era inalcanzable; el único cambio posible, excepto el producido por una revolución o un golpe de mano palaciego, era de uno a otro sector, o grupo de hombres, del mismo partido. "La Reina parecía desconocer la ciencia de gobernar o la importancia de la acción política. Rebosante de humana simpatía (y se podría añadir que de humana debilidad), se hallaba pronta para sufrir influencias, de una u otra manera, por consideraciones personales y por un deseo impulsivo de remediar males reales o imaginarios que se le daban a conocer. Siempre abierta a apelaciones a su piedad, o su caridad, sorprendentemente franca y confiada, era juguete de una sucesión de intrigas. En los intervalos de sus desengaños, pensaba que todos los hombres eran bribones... Ninguna soberana había sido tan popular como Isabel II en los tempranos años de su mayoría de edad. Se movía franca y abiertamente entre su pueblo, a veces sin escolta, con una sonrisa placentera. Era generosa". Y el pueblo le perdonaba sus errores porque la sentía "muy reina y muy española"[2]. No suplía esta deficiencia nacional de gobierno, la dirección que sus políticos podían darle. Como en el caso del Perú y de otros países marginales, los hombres de la España política tenían como potencia motivadora una prisa febril de dotar a su nación de las instituciones políticas que en forma apropiada conducían hacia el desarrollo integral a pueblos que habían gozado de más y mejores oportunidades de educación e instrucción que las que habían poseído los españoles[3]. Y ya que mencionamos coincidencias, entre las muchas que se pueden notar cuando se estudia la España con la cual el Perú entró en conflicto en 1865-1866, se halla el fenómeno que se produce en ambos países

en 1854, circunstancia en que el liberalismo moderado se asocia a una figura militar creyendo erróneamente que de tal maridaje va a nacer la democracia. "La revolución española de 1854, dice Kearnan, es un importante eje de giro en la centuria decimonónica de ese país: marca el paso más avanzado del original movimiento liberal cuyo declinar principia con la contrarrevolución de 1856 y la primera incitación a la revolución social en la ciudad y el campo. [Se trata de] un corto pero decisivo período que despertó el interés de Karl Marx]...".

Presentar en forma apretada la síntesis socioeconómica de ese período histórico español sin conocer lo cual no puede enjuiciarse nuestra guerra con España, no es tarea fácil. En 1929, en sus *Temas de historia de España*, se dolió Altamira (quien nació, precisamente, en 1866) de la oscuridad que cubre lo que sucedió en este país durante el siglo XIX, lapso sobre el cual hay "mares de ignorancia", según otro autor. El "Bienio", es decir, los dos años que comienzan con la revolución de 1854, "ocupa una eminencia de los mediados [de la centuria] que domina una perspectiva que hacia atrás llega a los comienzos del liberalismo, de este país, y hacia adelante [llega] a su declinación". Puso en acción, agrégase, "veteranos de las primeras décadas, así como a recién llegados, algunos de los cuales iban a desplegar gran actividad en las últimas décadas. Así breve como fue, concluye Kiernan, concentró en sí mismo una gran cantidad de historia"[4].

2. *LAURELES, DERROCHE Y SANGRE*

La aventura española en el Pacífico sudamericano forma parte de ese capítulo histórico que costó al país, "sin contar la sangre vertida, diez y siete mil millones de reales", según Albornoz[5]. El personaje principal de tal lapso, cuya gloría exigía recoger laureles en todos los continentes, fue el general O'Donnell, "un maestro en estas habilidades político-guerreras que, si comienzan por distraer a los pueblos, acaban por resultarles demasiado caras"[6]. Procedía de la nobleza menor, la de los "servicios", con familia ligada más a las fuerzas armadas que a la tierra, este don Leopoldo O'Donnell y Joris (1807-1867) que en la guerra carlista se había distinguido al salvar a Lucena adquiriendo el título de conde de ese lugar. Mezclado en las luchas políticas de los cuarentas, fue expatriado a gobernar Cuba, donde actuó en forma "sanguinaria", según Portell[7]. Al volver a Madrid continuó en

sus actividades revolucionarias, contribuyendo en forma principal al triunfo de Espartero, quien lo llevó como ministro de Guerra y quien cayó del poder por sus intrigas gracias a las cuales lo reemplazó como jefe del Gobierno. A partir de entonces compartió con el general Narváez la primera posición nacional, pues "ninguno de los estadistas civiles actuó en una forma tan prominente como estos dos militares, lo cual revela, sin comentarios la situación política española", dice Kiernan[8]. Mas hay que añadir que O'Donnell aventajó al otro en la duración de su influencia, debido a que era más hábil político. Según sus biógrafos "había nacido para caudillo", era "frío como sus ojos azules", calculador, de físico atractivo como "celta blanco y rubio, contra-figura del moreno Narváez". Dueño de sí mismo a causa de su gran autocontrol, no era violento, mostraba moderación con aquellos a quienes vencía y era tan falto de escrúpulos para violar la ley que él mismo comentaba, dice Clarke, que cuando le hicieran la autopsia no encontrarían, ciertamente, que había muerto de exceso de ansiedad por observar la letra estricta de sus leyes. Albornoz, quien pecó de duro para juzgarlo, lo llamó "la auténtica reacción española, insidiosa y mansa, hasta el momento de desencadenar la violencia" y comentó que era "una incógnita de uniforme, una esfinge con espada"[9].

Cuando O'Donnell, que no era nada semejante a un progresista, logró deshacerse de Espartero y de la Constituyente, apareció como caudillo de la derecha. Mas Isabel II sólo lo había utilizado en el papel de fuerza de choque contra Espartero, por lo cual apenas duró tres meses como jefe del Gobierno, siendo reemplazado por Narváez. Pero O'Donnell se preparó con inteligencia y tesón para volver al gobierno (lo cual lo preveía como inevitable) y perdurar en el mismo, en especial creando dos factores destinados a darle fuerza y estabilidad. Como por lazos familiares y por asociaciones estaba en las filas conservadoras, pero al mismo tiempo había coqueteado con el liberalismo en el período 1854-1856, y como, además, no era hombre de doctrinas, creyó en la posibilidad de formar un partido político propio, recogiendo a los indecisos y logreros de los diferentes grupos; y consideró que apoyándose en tal organización se independizaría de los caprichos de Isabel II. Con esos elementos, unidos a los pasos demagógicos que dio en su política nacional, y merced a aventuras militares circenses, logró desempeñar la dirección del gobierno español durante un lapso (1858-1863) que no había sido igualado en los

treinta años precedentes. Llamó a colaborar a gente de todos los grupos (con la excepción de los extremistas de derecha e izquierda) con lo cual logró una pausa de tranquilidad como España no la había gozado durante casi cuarenta años. Gracias a su habilidad política evitó reunir las Cortes hasta que estuvo seguro de contar con mayoría, y de anular a sus opositores al enfrentarles grupos antagónicos con los que no podrían entenderse. Por lo demás, en el cuerpo legislativo figuraron personajes eminentes que dieron al escenario una calidad sobresaliente y que cooperaron a que la política se orientara, aunque fuera temporalmente, hacia un constitucionalismo moderado. Consigue así O'Donnell que sobrevenga "la más espléndida época del Reinado de Isabel II", entendiéndose tan bien con la soberana que se sostiene cinco años en el poder[10].

Durante el brevísimo gobierno del general Armero, en 1857 las estrechas relaciones que a España la ligaban con Francia la llevó a destacar 1,500 soldados al cuerpo expedicionario que Napoleón enviaba a vengar los asesinatos de misioneros franceses y españoles en la Cochinchina, y la bravura de este pequeño grupo fue muy favorablemente comentada en Europa. Al recoger esta herencia, el gobierno de O'Donnell comprendió el valor potencial que había tenido ese gesto internacional, y de inmediato decidió aprovecharlo mediante una política que no obedeció a que "O'Donnell comprendió que lo que España necesitaba era airearse"[11], sino más bien a que astutamente decidió distraer la atención pública de su país hacia aventuras transoceánicas, como quien cubre al rotoso hidalgo con rica capa para ocultar sus miserias internas. Comenzó así una etapa, en que hubo "modestas ganancias en honor a costa de mucho gasto de vidas y de dinero"[12], en la cual figuraría una guerra contra el Perú y Chile.

La amenaza norteamericana que se cernía sobre Cuba fue el pretexto que permitió a O'Donnell elevar el ejército nacional; y un impopular deseo de poseer fuentes de provisión de esclavos negros para Cuba y Puerto Rico lo llevó a los costosos intentos de posesionarse de Fernando Po, Annobon y el cabo San Juan (en la costa africana occidental); así también la fidelidad de España a la rama borbónica y al Papado, durante la lucha austro-italiana, la hizo interesarse en la guerra de unificación italiana. Mas éstas fueron fintas preparatorias de su propósito de despertar el viejo sueño español de poseer un imperio africano, más allá de Ceuta, Melilla y otras pequeñas estaciones enfrentadas a los moros,

menos sumisos por entonces que en años precedentes, quienes dieron ocasión a que el Gobierno llamara a una nueva cruzada contra el Islam para vengar la dudosa "afrenta" de haber sido destruida una obra fronteriza en la que lucía el escudo español. El 22 de octubre de 1859 se declaró la guerra a Marruecos y tras una corta campaña que no tuvo el brillo que le atribuye el Duque de la Torre[13] y que dirigió personalmente O'Donnell, se firmó la paz el 26 de abril de 1860, a costa de las vidas de 7,000 soldados[14]. "A cambio de estas pérdidas y del dinero gastado España no obtuvo, ciertamente, una adecuada ganancia material; pero consiguió algo que le era más caro: probó la intoxicación del éxito y volvió a despertar en ella su vocación de llevar a cabo grandes empresas"[15]. Infortunadamente el escenario que se escogió para ello durante el lapso 1861-1866 fue la porción de la América que antes había pertenecido a España, asunto del que ha tratado ya el Dr. Alberto Wagner[16]. Desde 1860 hasta el final del gobierno de O'Donnell, el Perú resultó víctima de una de esas aventuras bélicas, como hemos de verlo detalladamente en lo que sigue de este capítulo, la que heredaron los sucesores de O'Donnell, asunto que para beneficio de lo que luego se ha de exponer, es conveniente precisar, lo cual no resulta fácil ante el confuso y variable panorama que se presentó al cesar O'Donnell. Esto ocurrió apenas un año antes de la ocupación de nuestras islas Chincha por la escuadra española enviada por su gobierno al Pacífico.

Isabel II fue presionada por María Cristina, su madre, para que dejara caer a O'Donnell y lo hizo so pretexto de negarse ella a la disolución de las Cortes, lo cual ocurrió en febrero de 1863. La Reina quiso establecer un gobierno *quasi*-liberal, con Armero y Mon, el que sólo duró unas semanas a causa de que exigieron la inmediata disolución de las Cortes. Pensó entonces Isabel II en un gabinete puramente conciliatorio y llamó al Marqués de Miraflores (marzo de 1863). Como éste se vio precisado a prorrogar las Cortes (6 de mayo de 1863) fijando elecciones para octubre, y como su honorabilidad y buena fe no hacían que se le perdonara su total sumisión a la Reina, no pudo sostenerse sino hasta el 15 de enero de 1864, porque lo abandonaron, pronunciándose contra su política, los más conspicuos elementos liberales, progresistas y demócratas, y también a causa de la hostilidad de los hombres de O'Donnell y Narváez. Peor suerte aún corrieron Arrazola y sus elegidos, que sólo se sostuvieron lánguidamente seis semanas, cediendo el paso a un gabinete semi-liberal encabezado por

Mon y Cánovas, que pudo gobernar seis meses. Como es de suponer, estos frecuentes cambios paralizaron la vida pública y entorpecieron la marcha de toda la maquinaria administrativa. Para salvar la situación O'Donnell aconsejó a la Reina un gabinete conservador, lo cual quería decir dirigido por Narváez, ofreciendo su cooperación que no fue aceptada por el Duque de Valencia, quien se encargó del mando en setiembre de 1864, es decir, cinco meses después que el almirante Pinzón se hubiera apropiado de nuestros depósitos de guano[17]. El Perú abrigó esperanzas de que el nuevo gabinete español desautorizara lo hecho por el almirante de la escuadra expedicionaria, devolviéndonos las Chincha. Pero esta fue una vana ilusión que no hallaba respaldo en los antecedentes personales del general Ramón María de Narváez (1800-1868). Este había regentado el gobierno tres veces (1844-1846, 1847-1851 y 1856-1858); pero más que un político era un militar "duro como un agua fuerte", íntegro, desinteresado y con sentido de sus deberes. Su energía y eso que sus enemigos llamaban "su matonería soldadesca" no lo llevaban hacia el retroceso. Se trataba de un militar tieso, obstinado, violento, de quien Albornoz dice que era "recio bloque desprendido de la cantera hispánica". Para este autor, cuyos enjuiciamientos parecen pecar de excesivo anti-militarismo, la gran ambición de Narváez era el poder. "Más que el Poder, la autoridad. Más que la autoridad, el mando. Mandar por mandar. Ni ideas ni pensamiento político, ni programa. Imponerse, hacerse obedecer. Convertir España en un cuartel... No podía vivir sin ser presidente del Consejo de Ministros"[18].

En el orden internacional, quizás la enemistad entre O'Donnell y Narváez llevó a este último a exigir, hasta conseguirlo, que las Cortes sancionaran el abandono de Santo Domingo, lo que significó una humillante admisión de derrota nacional por culpa de O'Donnell. Pero en cuanto al Perú, el injuriante paso que dio Pinzón al tomar las Chincha, presionado por las hipócritas maniobras de Salazar y Mazarredo, no se corrigió. En el frente nacional español el gabinete Narváez tuvo que gobernar en lucha con las camarillas y aplicó al país la mordaza y el palo, provocando el 10 de abril de 1865 la muerte de varias personas, en lo que se llamó "La noche de San Gabriel", en una reunión en protesta popular y universitaria en apoyo del catedrático Castelar y del Rector. La Reina no quiso afrontar con su gabinete la furia popular y el 29 de junio de 1865 entregó nuevamente el gobierno a

O'Donnell[19]. Mientras esto ocurría en España, la situación política no era menos difícil en el Perú a causa de la guerra civil que había comenzado con el levantamiento de Arequipa (28 de febrero de 1865), con el que simpatizaba el resto del país, que rechazó el humillante tratado acordado seis meses antes entre el Gobierno y el almirante español Pareja.

O'Donnell llevó en su gabinete a Cánovas del Castillo, Alonso Martínez, Posada Herrera y Zabala (29 de junio de 1865), solicitó la cooperación de los progresistas (sin conseguirlo) y trató de aplacar a los liberales mediante las soluciones que buscó en tres graves cuestiones de política interna: la libertad de imprenta, la electoral y la eclesiástica, disminuyendo el rigor de la censura, abriendo más el registro electoral y reconociendo al reino de Italia, medida la última que provocó la ira clerical. Pero conspiraron contra sus deseos de alcanzar una situación de estabilidad, los sucesivos intentos revolucionarios del general Prim, de los cuales el de Villarejo (enero de 1866) obligó a este a refugiarse en Portugal[20]. Seis meses más tarde, el mal ejemplo que daban sus jefes llevó al distinguido cuerpo de sargentos de artillería a una revolución que fue sofocada difícilmente y como resultado de lo cual hubo posteriormente sesentiséis ejecuciones[21]. O'Donnell se vio previsado a renunciar (10 de julio de 1866) como resultado de las intrigas palaciegas de las camarillas[22]. Al marcharse dejó tras de sí una situación que durante el período de su gobierno se había deteriorado enormemente en Sudamérica. Entre el 17 de setiembre de 1865 y el 2 de mayo de 1866, a continuación de la declaratoria de guerra de Chile a España, también lo había hecho el Perú (13 de enero de 1866) con quienes habían concertado una alianza Ecuador y Bolivia, aislando completamente a la Escuadra Española. Al suicidio de su almirante (29 de noviembre de 1865), su sustituto había atacado en Abtao (7 de febrero de 1866) a la Escuadra Aliada, bombardeado Valparaíso (31 de marzo de 1866) y medido sus fuerzas con las defensas peruanas, en el Callao, teniendo que abandonar el Pacífico con sus naves maltrechas y sus equipajes enfermos. No se concertó un tratado de paz. La situación internacional continuó imprecisa durante un período de tiempo en el cual se produjeron en España acontecimientos políticos de la mayor importancia, que el Perú contempló con la atención de adversario pronto a pasar a la acción bélica, pues era su deseo atacar a España en sus colonias y en su tráfico comercial. Mientras tanto Narváez volvió al gobierno (10 de junio

de 1866) y el conservadorismo estrechó su mano con júbilo porque con él el orden estaba asegurado tanto como era humanamente posible preservarlo. Mas la camarilla palaciega la forzó haciendo que la legalidad, la garantía y la libertad resultaran tan atropelladas, dice Hume, que los decretos que por entonces se dieron hubieran avergonzado hasta a Fernando VII[23]. Con el anuncio de volver a la moralidad y a la religión, se reprime, se espía y se apresa a la civilidad, y cuando se ha colocado en el edificio del Congreso un pliego de reclamos, un alto jefe militar penetra al recinto y echa a los representantes insultando al Presidente. La gente abandona el país y se forman grupos de exiliados en diversos lugares de Europa, preparando la revolución. Pero el Gobierno está ciego[24]. Cuando Narváez muere casi súbitamente (23 de abril de 1868), al desaparecer su figura militar que inspiraba miedo y respeto, y al continuar la política de represión a cargo de González Bravo, la caída de Isabel II se hace inminente[25]. Los intentos del general Prim no han tenido hasta entonces éxito[26]. Pero en setiembre de 1868 el almirante Topete, cuya bravura se ha hecho legendaria en el combate del 2 de mayo de 1866, en el Callao, al pronunciarse en Cádiz con la Escuadra coaliga la resistencia nacional e Isabel se ve precisada a dejar el país y refugiarse en Francia, el 30 de setiembre de 1868[27].

3. LOS DESAPRENSIVOS GASTOS MILITARES

Quien haya tenido la oportunidad de leer los documentos relativos a la campaña del Pacífico (1863-1867) que han sido agrupados por el Museo Naval de Madrid en el Archivo Alvaro de Bazán, Sección de Expediciones, probablemente se ha sorprendido de que las instrucciones enviadas por los ministros de Estado y de Marina a los almirantes empeñados en la dirección de tal campaña, mencionen varias veces un asunto que rara vez se encuentra en documentos semejantes: la recomendación matritense que las fuerzas navales actúen rápidamente para que puedan volver cuanto antes a España. Tal circunstancia es una evidencia más del desfase entre la suma de los propósitos con que se había enviado esa escuadra y la acción predatoria de que ella se apoderara de las Chincha, por una parte, y la incapacidad financiera con que el gobierno español podía respaldar tal aventura.

En terminos generales, durante el lapso comprendido entre 1850 y 1865 la economía de ese país se caracterizó por un desa-

rrollo que llevó al comercio a los treinticinco millones de libras esterlinas, y a España a la adopción del vapor y a una política metalúrgica y ferrocarrilera que impulsó la industria en Cataluña y en el país vasco, gracias a la recepción de una importante ayuda económica y técnica de Inglaterra y Francia. Mas en cuanto a la situación financiera, distaba de ser buena. Las pingües ganancias debidas a las ventas de las propiedades religiosas parecían haberse evaporado, los impuestos se mantenían elevados, las reservas del Banco del Estado se gastaban sin mayor cuidado, y se murmuraba de los negociados que las camarillas palaciegas, y aun miembros de la familia real, habían realizado con los ferrocarriles, por ejemplo. No es de extrañar que la deuda flotante hubiera llegado a setentiún millones de libras esterlinas. La gente común creyó comprender, a través de la prensa, que no se podía esperar un honesto gobierno constitucional si no existía honradez. El campesinado, que no tenía acceso a los diarios citadinos, hizo deducciones similares a base de la amarga experiencia que dejaban los problemas de la tenencia de la tierra que empeoraban en vez de ser solucionados[28].

Cuando nuestro Olavide fue nombrado intendente de Sevilla, durante los finales del siglo XVIII, había informado como sigue: "uno de los mayores males que padecemos es la desigual repartición de tierras, y que las más de ellas estén en pocas manos"[29], perteneciendo buena parte de los campos, en los principios del siglo XIX, debido a la constitución histórica de España, a tres tipos sociales: el tipo de carácter civil, "en doble modalidad, de título jurídico público o semipúblico, tierras comunales, tierras de propios, y las múltiples tierras de propiedad colectiva, aprovechamiento en común y trabajo cooperativo...; el tipo de carácter eclesiástico en los dos aspectos, las propiedades territoriales del clero regular y del clero secular; y el tipo fundacional: eclesiástico (capellànías, obras pías, etc.) y laico (hospitales, hermandades, cofradías...)"[30]. No es de extrañar que en su *Teoría de las Cortes*, Martínez Marina (1813-1820) propusiera como medidas para desterrar la pobreza: 1º "Poner en circulación todas las propiedades afectas al estado eclesiástico y acumulado en iglesias y en monasterios, contra el voto general de la Nación, restituyéndolas a los pueblos y familias...; 2º Proveer de tierras a los labradores; 3º Combatir también eficazmente la acumulación y estanco de bienes y propiedades y combatir la sucesión hereditaria de tierras"[31]. A partir de las Cortes de Cádiz, del trienio liberal que

comenzó en 1820 y del "Bienio" que en páginas anteriores hemos mencionado, las medidas englobadas en el término general "desamortización" producen extinciones o transformaciones de los tipos sociales preenumerados, llevando lentamente no sólo al microfundio (con un 25% de propiedades de menos de cinco hectáreas y otro 25% con fundos de cinco a diez hectáreas) sino también a un sistema latifundista que llegará a poseer la mitad de la tierra laborable, en buena parte gracias a ciertos manejos económicos que se realizan en la segunda mitad del siglo XIX.

Al llegar a los mediados de la premencionada centuria el capitalismo de España tenía bastante de arcaico, con mucha gente haciendo vida rural y con la rica aristocracia prefiriendo todavía invertir en la tierra pero no con el concepto de aumentar la productividad mediante fertilizantes, máquinas y canales de riego, sino de incrementar la propiedad agrícola a costa de los bienes comunales y de los que provenían de la desamortización que sólo se realizaba en beneficio general durante los breves períodos de gobierno verdaderamente liberal, pues en los otros las influencias y las camarillas eran instrumentos que permitían aumentar sus tierras a quienes ya tenían fundos tan grandes que no cultivaban parte de ellos[32]. Salvo en ciertas zonas, como en el país vasco y en Valencia, el pequeño propietario trabajaba con poco capital, atosigado por la usura y por los impuestos, hasta que tenía que rendirse e ir a incrementar el ejército de los jornaleros. Las desfavorables condiciones que existían en ese país que era predominantemente agrícola, pues en las ciudades había sólo una anémica burguesía, causaban una injusta distribución de la propiedad que estaba en manos de la nobleza terrateniente, banqueros, comerciantes, prominentes funcionarios y militares de alto rango. Un rasgo significativo era que en Madrid, que tenía unos 150,000 habitantes en 1854, el número de individuos en el servicio doméstico era doble al de jornaleros de faenas diurnas. Las personas que vivían de las rentas del Estado sumaban una cantidad apreciable si se adicionaban los empleados públicos, los que recibían pensiones de diversa índole y los miembros de las fuerzas armadas. Sobre el ejército terrestre una revista británica decía en 1856 que constituía "un distinto e independiente poder del reino", mientras que Clarke lo define como "una gendarmería desparramada en el país para mantener orden y autoridad", añadiendo que "afortunadamente constituía en sí mismo un sistema de botín que se mantenía demasiado dividido para

poder dominar el país", y que en 1850 había 650 generales, lo que daba una proporción de uno por cada doscientos de los otros rangos, los cuales generales estaban en continuo fermento de celos e intrigas[33]. O'Donnell, que deseaba desamortizar toda clase de tierras, aun contra el llanto de Isabel II logró en 1855-1856 que se aprobaran medidas apropiadas[34]. Por mucho que fue ineficaz y a veces sucio el manejo del dinero que mediante las amortizaciones se logró, es evidente que constituyó una inyección económica que impulsó durante el "Bienio" el desarrollo de España[35]. No lo detuvo Narváez en su período de 1856-1857; por el contrario, hubo síntomas del interés económico del Gobierno, como la exposición agrícola de Madrid[36]. Al substituirlo O'Donnell (1858-1863), revivió la desamortización y con los fondos que entraron al Tesoro se cebó nuevamente la máquina de la expansión económica, compensando en lo posible las fugas que ocasionaban los generosos regalos de Isabel, ya al Vaticano, o ya a los pueblos que visitaba. Creció el comercio, se construyeron más ferrocarriles, se fundaron nuevos bancos. Pero parece concorde la afirmación de los historiadores que sólo una menor proporción de los ingresos nacionales, se invirtió en empresas de utilidad o beneficio permanente, pues la mayor parte se gastó en expediciones militares en tierras lejanas[37], y algo similar ocurrió en parte con la renta del guano en el Perú. Precisamente en 1865-1866, cuando en las costas del Pacífico la situación era más complicada, se presentaron en España manifestaciones importantes de la crisis financiera y económica en que se debatía ese país. Durante el lapso en que Narváez se hizo cargo de la jefatura del Gobierno, decreció la prosperidad industrial, los ferrocarriles comenzaron a perder dinero, el Crédito Mobiliario tuvo que cerrar sus puertas y se agudizaron los problemas sociales. "Las guerras innecesarias y sin motivo habían llevado el crédito español al mayor decaimiento", dice Clarke, quien añade que París y Londres se negaron a ayudar más a España, en vista de los déficit hacendarios acumulados por el país, y el Gobierno tuvo que recurrir a un forzado impuesto interno. Se quiso llegar a una consolidación y se anunció que la Reina consentía en enajenar dos terceras partes de sus propiedades recibiendo del producto de la venta una tercera parte, lo que motivó abundantes laudatorias a su generosidad (febrero de 1865). Pero no fue difícil al por entonces periodista político y joven fogoso llamado Emilio Castelar, demostrar que el patrimonio real nunca se había considerado propiedad privada de los

soberanos y que por tanto, merced a esa operación Isabel II iba a recibir como regalo, mientras el Reino estaba hambreado, un dinero que en verdad era del Estado. De este hecho se originó la sangrienta "Noche de San Daniel" que en páginas anteriores hemos mencionado[38] y que constituyó el prólogo de la revolución y la subsecuente caída de la dinastía española.

Un documento de interés en cuanto a la relación entre la economía de España y la belicosa actitud de su escuadra en el Pacífico sur, que puede servir, por otra parte, como un barómetro que mide la presión a que había llegado el sentir popular a causa de esa aventura guerrera, es la "Exposición a la Reina, dirigida por los comerciantes y navieros de Barcelona sobre las dificultades del comercio naval a causa de la cuestión hispano-chilena...", de fecha 24 de febrero de 1866, y que forma parte del Archivo Bazán. Los peticionarios le piden que "se haga la guerra en buena hora, pero con actividad y energía para que el término sea breve, teniendo en cuenta que el enemigo nada tiene que perder y España arriesga en los mares una gran parte de su riqueza", haciéndole notar que los altos intereses de la industria, del comercio y de la marina mercante por una no interrumpida serie de fatales circunstancias que comienzan en la crisis monetaria que ha tres años afligió a Europa..., el súbito y pertinaz descenso que desde 1864 vienen sufriendo los valores nacionales; aumentan con la gran extracción de numerario y retirada de los capitales extranjeros; siguen creciendo con el abuso que fuertes empresas han hecho del crédito; se complican con las quiebras de importantes compañías y casas de comercio, que en su ruina reducen a la miseria innumerables familias [y] se agravan con las cuestiones políticas y de orden público..."[39].

4. LA MARINA DE GUERRA ESPAÑOLA

La marina española, que en los siglos precedentes había ya ocupado destacada situación en el Mediterráneo, se colocó a la cabeza de todas las del mundo durante el siglo XVI, por su dominio de las artes y ciencias del mar, por la calidad de su material a flote y por su espíritu de empresa. Pero desde los mediados del siglo XVII "no sólo sufrió desastres sino aniquilamiento", dice Mahan, llegando a la humillación de que los tesoros que España recogía en las Américas se los arrebataran sus enemigos en el mar. Esta situación se trató de remediar cuando los Borbones llegaron



D. Casto Méndez Núñez como capitán de fragata.
(Archivo Courret, Lima).

al poder, gracias al empeño de Patiño, Campillo y sobre todo Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada (1762-1781), fundador del arsenal de Ferrol. Se organizó administrativamente el litoral, surgieron instituciones de enseñanza naval, se establecieron las reservas (los *tercios*), se impulsó la construcción naval. Mas este mejoramiento se paralizó por causas económicas y ya en la primera guerra de Carlos III contra los ingleses, a los 372 navíos británicos España sólo pudo oponer 100 buques de todos los tipos. La matrícula de mar era por entonces tan pobre que hubo que recurrir a las levas de presidiarios y vagabundos. Después vino la pérdida lenta y progresiva de las colonias porque en lugar de entrar en arreglos políticos se trató de imponer el terror sin contar con fuerzas para ello, según cree Condeminas, a causa de la falta de poder naval que señala Navarrete[40]. En cuanto al lapso que comprende desde la independencia política de México, Centroamérica y Sudamérica hasta 1868, merece párrafo aparte pues nos interesa particularmente en este capítulo.

Al morir Fernando VII no tenía España, en realidad, algo al que se pudiera aplicar el nombre "marina de guerra", que utilizaban los otros países europeos, pues sólo contaba con unos cuantos transportes y cañoneras con los que se cubrían los servicios especiales de las Filipinas y de las islas antillanas mayores. Mas en ese mismo decenio tocó a las puertas de la Nación una inquietud que provenía del creciente uso del vapor y de los buques metálicos. "Nuestra Patria era una de las potencias marítimas menos preparadas para hacer frente a esta evolución. Faltábanle los asientos de la gran industria y los recursos de una vigorosa constitución económica", dice Sánchez de Toca en *Del poder naval en España*[41]. La guerra de Crimea y el ejemplo de Francia sumaron sus efectos a los pujos expedicionarios que abrigaba O'Donnell, de los cuales hemos ya tratado, y hubo un político que se interesó de modo excepcional por la Marina de Guerra de España. Se trataba de Mariano Roca de Togores, marqués de Molins, que fue ministro de marina en tres gabinetes, a partir de 1847, realizando en esta institución una obra renovadora, a base de créditos "relativamente cuantiosos" concedidos por las Cortes. Gracias a ello "se pudo fundamentar la ilusionada fe de que España volvía a tener marina, [y] ... hablar de 'renacimiento',... por cierto... una excesiva licencia de lenguaje". Casi todos los historiadores mencionan una revista naval que Isabel II pasó, en 1858, en el puerto de Alicante, a un número crecido de naves

reparadas, reconstruidas o compradas en Inglaterra; y todos ellos coinciden, más o menos, con la opinión de Mendívil: fue un espectáculo "que pecaba de abigarrado y aun de absurdo..., una especie de muestrario de buques de todas castas y colores...", dice; a lo que Fernández Almagro añade que era "una estampa romántica, risueña, algo incongruente...". Martínez de Campo añade una información que resulta de interés para el asunto de que vamos a tratar en este capítulo. Dice que "esta revista y la triste situación de España en Sudamérica decidieron al Gobierno a disponer que toda nave grande destinada a Filipinas pasara por los puertos principales de Argentina y Chile; le decidieron igualmente a decretar la formación de una pequeña escuadra que pudiese presentarse con decoro en la costa americana del Pacífico"[42]. Paralelamente, se había reorganizado la administración de la "Armada Nacional", que a partir del 11 de noviembre de 1857 estaba directamente a cargo del ministro del Ramo, con quien cooperaban dos juntas: a) la directiva, bajo la presidencia del Ministro, formada por cinco directores de servicios y cinco oficiales generales de marina; y b) la consultiva, que constaba de cuatro oficiales generales y un jefe de escuadra que la presidía. Eran seis los servicios del Ministerio: 1º) ingenieros de la marina (constructores navales); 2º) armamentos, expediciones y municiones; 3º) matrículas de mar y personal de equipaje; 4º) artillería e infantería de marina; 5º) contabilidad y cuerpo administrativo; y 6º) trabajos hidrográficos. Llegaban a tres los departamentos de marina del país (Cádiz, Ferrol y Cartagena) comandados por un capitán general, y también existían las comandancias de La Habana, Puerto Rico y Filipinas, mientras que los arsenales se hallaban en Carraca, Ferrol, Cartagena, La Habana, Puerto Rico y Cavite (isla de Luzón). A ese sentido ordenador de los servicios administrativos se había agregado una red de institutos educativos. Para los oficiales y pilotos existía, en la Dirección de Trabajos Hidrográficos, una escuela de cursos superiores de esa especialidad, que también ofrecía instrucción en lenguas extranjeras y en literatura. El colegio naval-militar, creado en 1845, se reglamentó definitivamente en 1858, con un alumnado de 130 jóvenes que ingresaban a las edades de once a catorce años, realizaban un curso teórico de dos años y medio y se embarcaban como guardias marinas para continuar a bordo su instrucción. Los cuadros medios egresaban de la Compañía-escuela de Condestables, establecida en Cádiz. Existía también una



D. Claudio Alvargonzález y Sánchez, comandante de la *Villa de Madrid*. (Archivo Courret, Lima).

escuela especial de ingeniería marítima, y escuelas profesionales de artes náuticas en Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Coruña, Gijón, Málaga, San Sebastián, San Andrés y Santa Cruz de Tenerife, en las cuales se dictaban lecciones de matemáticas, física, geografía, dibujo y ciencia náutica. La marina de guerra se componía de los siguientes elementos:[43]

Navíos	2,	armados de	170	cañones	
Fragatas a vela	4,	„	156	„	
„ a vapor	4,	„	147	„	... 1,380 caballos de vapor
Corbetas	4	„	100	„	
Briks	9	„	140	„	
Goletas a vela	6	„	18	„	
„ a vapor	9	„	18	„	... 770 „ „ „
Lugres	2	„	2	„	
Faluchos	3	„	7	„	
Vapores	31	„	140	„	... 1,720 „ „ „

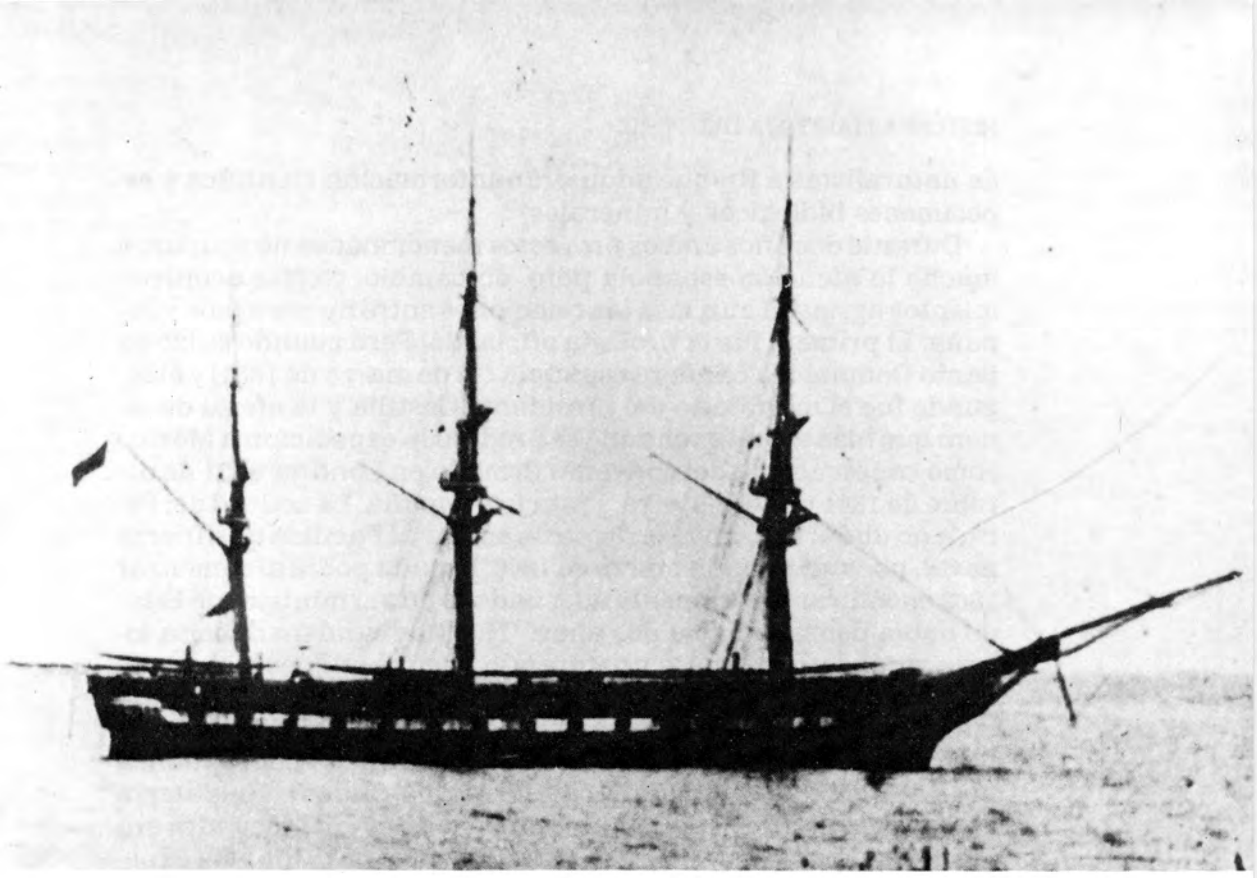
Entre 1860 y 1862, según Novo Colson, "la Marina había adquirido un notable desarrollo". Da a saber este autor que "a principio de 1862 prestaban servicio las fragatas *Resolución, Carmen, Princesa de Asturias, Lealtad, Concepción, Berenguela, Triunfo, Blanca* y alguna otra, todas de hélice; y estaban próximas a ser botadas al agua las de igual clase *Villa de Madrid, Almansa, Gerona* y *Navas de Tolosa*", añadiendo: "las blindadas *Numancia* y *Arépiles* se hallaban en construcción y tampoco debían tardar en salir de sus astilleros"[44].

El 19 de noviembre de 1863, España dio un importante paso cuando se echó al agua, en La Seyne, el acorazado *Numancia,* construido por *Forges et Chantiers de la Mediterranée,* cuyas características aparecen en los cuadros que en estas páginas presentamos tomándolas de la obra publicada por el ingeniero constructor naval francés Dislere. Sin embargo, recientemente hemos encontrado los primeros datos españoles que merecen fe (*vide Revista General de Marina* de España, agosto-setiembre de 1983. "Nuestras fragatas blindadas", por Ruesca Herreros), según los cuales el mencionado blindado desplazaba 7,300 toneladas, tenía por dimensiones 95,6 x 15,3 x 8,1 metros, estaba armado con 34 cañones de 200 milímetros, su coraza vertical medía 130 milímetros, llevaba máquina alternativa de 1,000 H.P. (con una hélice), su

velocidad alcanzaba 12 nudos, lograba 3,000 millas de autonomía y lo dotaban 590 hombres. Llegó a Cartagena, procedente de Francia, el 20 de diciembre de 1864, y bajo el mando del capitán de navío don Casto Méndez Núñez, y a Montevideo el 13 de marzo para reunirse el 5 de mayo con la escuadrilla española que se hallaba en aguas peruanas, acontecimiento de que se tratará en detalle en páginas posteriores de este capítulo. Este buque y el *Tetuán,* acorazado de 6,200 toneladas, lanzado también en 1863 pero en el astillero del Ferrol, correspondían a un planteamiento diferente al que Justo Gayoso había defendido en 1860, cuando opinaba por la creación de una flota de nueve fragatas, "para adelantar al atrasado Estados Unidos", según lo da a saber Justo en sus *Estudios sobre la marina militar de España*[45].

5. *UNA "EXPEDICION CIENTIFICA" INQUIETANTE*

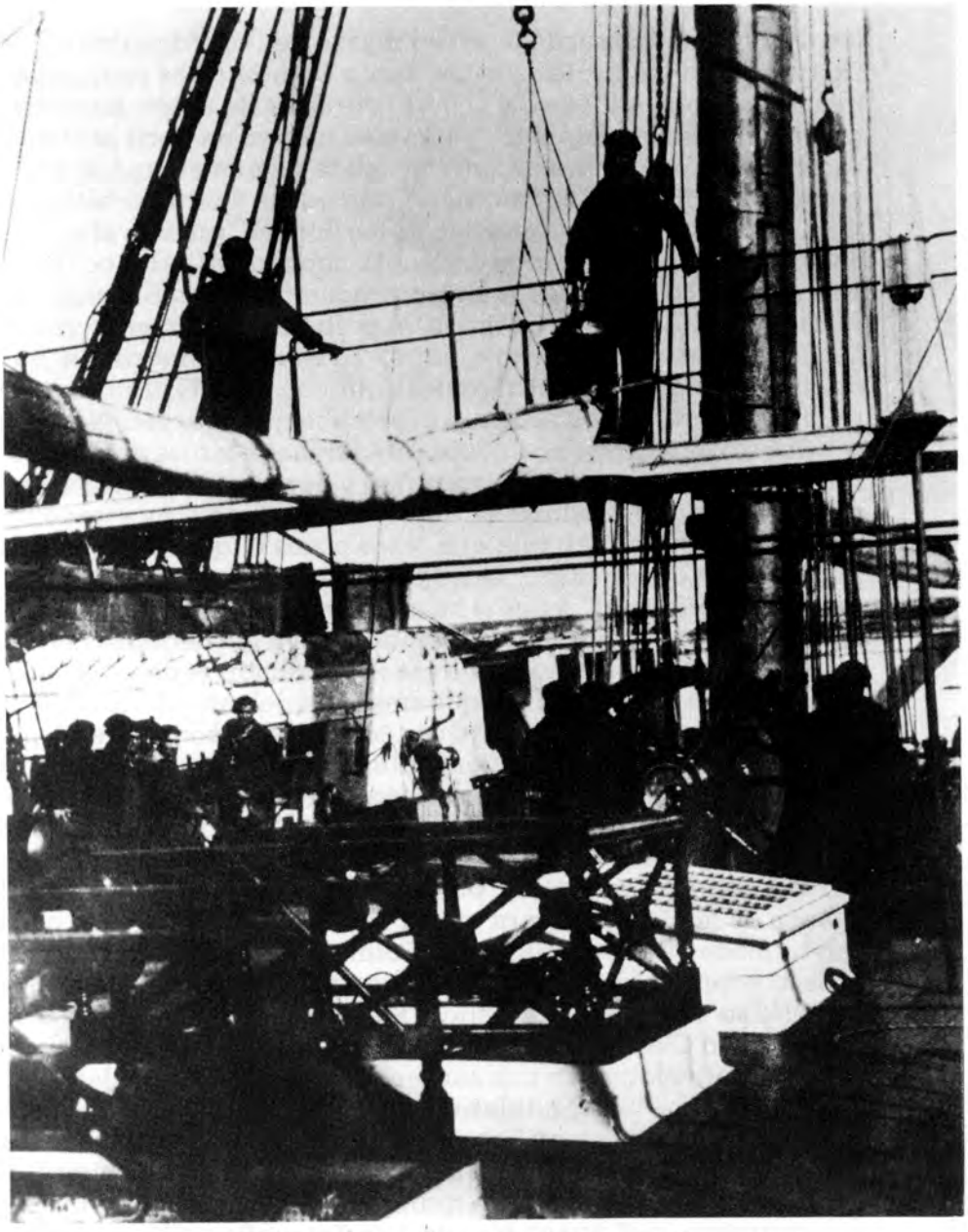
Wagner hace notar que dentro del "clima de recelo y resentimiento" que existía entre el Perú y España, y que no se podía modificar por falta de representaciones diplomáticas acreditadas en uno y otro país, españoles avecindados en el Perú y un sector público peninsular decidieron dejar oir su voz... Aprovecharon las dificultades que acababa de tener el Perú con Francia por causa del carpintero Duhrin, para buscar tribuna en París. Aquí *El Eco Hispano-Americano* (15 de febrero de 1862) sugirió el establecimiento de una estación naval española en el Pacífico, con el apoyo del gobierno imperial y, según expresaba, con el "convencimiento del conde Walecoski... de que era necesaria una demostración enérgica en el Perú"[46]. Es interesante, como posible antecedente, o posible consecuencia, que el 26 de marzo de 1860 el ministro de Estado de España pasara una comunicación al de Marina "exponiéndole las poderosas razones que hacían conveniente y aun necesario el que la bandera española visitara de nuevo las costas del Pacífico"[47]. Ese mismo año, el 23 de diciembre, otro periódico francés, el *Journal des Débats,* opinó porque se realizara "una operación conjunta de España, Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos"[48]. Parte de estos sucesos que se refieren coincidieron con un proyecto, que se originó mediante contactos entre el ministro de Obras Públicas y el director de Instrucción Pública, así como de funcionarios subordinados del Jardín Botánico y del Museo de Ciencias Naturales, para enviar a América a un grupo



La fragata *Triunfo*. (En Miller, reproducción del Museo Naval de Madrid).

de naturalistas a fin que adquieran información científica y especímenes biológicos y minerales[49].

Durante dos años ambos proyectos mencionados no ocuparon mucho la atención española pero, en cambio, ciertos acontecimientos agriaron aun más las relaciones entre nuestro país y España. El primero fue la protesta oficial del Perú cuando se izó en Santo Domingo la bandera española (18 de marzo de 1861) y el segundo fue el manifiesto del presidente Castilla y la oferta de dinero que hizo a Juárez cuando se produjo la expedición a México como consecuencia del convenio firmado en Londres el 31 de octubre de 1861 por Inglaterra, Francia y España. La actitud del Perú, a no dudarlo, revivió el deseo de enviar al Pacífico una fuerza naval, pues más que en marzo de 1860, España podía al comenzar 1862 encontrar enteramente adecuado lo que el ministro de Estado había pensado hacía dos años: "Nuestra bandera debería lograr verdadero prestigio procurando que los buques expedicionarios fueran excelentes y de gran poder, circunstancia que habían tenido muy en cuenta naciones prácticas en achaques diplomáticos. Respecto al Perú, eran de rigor pues esta república poseía vapores, algunos de 50 cañones, construídos en Inglaterra con arreglo a todos los adelantos modernos... y... su escuadra era grande y numerosa..."[50]. Es de creer que en el envío de esta expedición apareció ya un propósito oculto que posiblemente no era del Gobierno; pero a no dudarlo alguno o algunos funcionarios subalternos lo abrigaban. Dos días después que hizo tomar las islas Chincha por Pinzón, cuando Salazar y Mazarredo escribió al ministro Joaquín Francisco Pacheco, quien acababa de incorporarse al gabinete español, se declaró "autor de la expedición al Pacífico"[51], y bien conocido es cuáles eran sus ideas al respecto. Además, hay que considerar que el 24 de junio de 1861, en *La América*, y el 12 y 18 de junio de 1861, en *La España*, se publicaron artículos propugnando la ocupación de las islas guaneras del Perú, "propiedad que nunca ha cesado de pertenecer a nuestro país", decía un editorial, empleando una frase que aparecería después, y en forma repetida, en los labios de Salazar y Mazarredo. Todas esas coincidencias inquietaron los ánimos en el Perú, a tal punto que a finales de 1861 se hizo una primera adquisición de cañones en Inglaterra, como se detallará en páginas posteriores. También se dispuso que nuestro representante diplomático en Washington diera ciertos pasos. Como Barreda cumplía con seriedad sus funciones y había concertado estrecha amistad con el minis-



Abordo de la fragata *Triunfo*, en 1862.
(Reproducido del libro de Miller, quien la obtuvo de la colección oficial de fotografías de esa comisión que España envió en 1862-1866).

tro de España (Tassara), logró en marzo de 1862 "disminuir... la excitación que la protesta sobre Santo Domingo, los rumores de ayuda material a México y ... [los] proyectos de unión [americana] levantaban en España", y también obtuvo en abril la cooperación de Tassara para detener la salida de una escuadra destinada al Pacífico. Dio a conocer a Lima que le había hecho ver la falta de oportunidad en el envío de los buques "pues en el estado de los ánimos en la América Española, con motivo de las ocurrencias de México, ellos sólo podrían producir irritación y mayores recelos en esos países"[52]. Pero tales gestiones no hicieron variar las decisiones del gobierno español. *La América* madrileña, que estaba muy ligada a los dirigentes políticos, el 24 de junio de 1862 publicó un artículo en el que se expresaba que la expedición que se estaba preparando no llevaba intenciones hostiles pues se trataba de una visita de buena voluntad y de alcance científico que no tenía por qué producir la inquietud que había mostrado un periódico peruano. Añadía que "esos pocos buques no iban con propósito de conquistar..., salvo datos científicos y amistad permanente y fraternal", y que si hacían otro tipo de conquista... "sólo sería una cuya decisión correspondería a las hermosas mujeres del Perú"[53]. Los términos de esa información se debían a que, a base de una comunicación que emanaba del ministerio de Educación, y fechada el 27 de mayo de 1862, se había considerado que "a la escuadra comandada por el almirante Pinzón, destinada al Pacífico, era ventajoso que la acompañara una misión científica, como hacen en similares circunstancias las naciones cultas y como España lo había hecho con gran distinción en la segunda mitad del siglo precedente,... proyecto de mucho interés para el avance de la ciencia y para gloria nacional"[54]. Se jugó un poco con la modesta presencia de la "Comisión Científica" para quitarle al conjunto de los cuatro buques de guerra, tanto como era posible, su característica bélica. Por ello se empleó el término "Expedición Científica" para denominar a la escuadrilla, lo que poco después motivó un punzante comentario de un brillante escritor peruano: "... oír hablar de viajes de exploración, de comisiones de hombres científicos, y de proyectos de interés de esta naturaleza en el reinado de Da. Isabel II, era cosa [tan] anómala y sorprendente que el antiguo mundo civilizado no pudo menos que sonreirse, y el nuevo mundo que desconfiar..."[55].

Del puerto de Cádiz, y a las órdenes del contralmirante Luis Hernández Pinzón (descendiente directo de Martín Alonso Pin-



Miembros de la Comisión Científica del Pacífico, antes de salir de Madrid en 1862. De izquierda a derecha, adelante: Bartolomé Puig, Fernando Amor, Patricio Paz, Francisco Martínez, Rafael Castro. Atrás: Juan Isern, Marcos Jiménez de la Espada y Manuel Almagro. (Reproducido del libro de Miller, quien la obtuvo de la colección oficial de fotografías de esa comisión que España envió en 1862-1866).

zón que estuvo tan ligado al descubrimiento de América), el 10 de agosto de 1862 zarparon las fragatas de madera, con maquinaria a vapor, *Resolución*, comandada por el capitán de navío Manuel de la Rígada y llevando la insignia de almirante, y *Nuestra Señora del Triunfo*, en la que se habían embarcado seis distinguidos profesores, entre los cuales se hallaba Marcos Jiménez de la Espada, quien estaba destinado a realizar posteriormente valiosísimas investigaciones documentales sobre la América indoespañola. Esta nave desplazaba 2,940 toneladas, montaba 42 cañones, tenía 243 pies de eslora y 48 de manga, y sus 483 tripulantes, que comprendían 11 guardias marinas, 2 médicos, 1 capellán y los seis hombres de ciencia, se hallaban bajo el mando del capitán de navío Enrique Crocker y Pavía. La goleta *Vencedora*, que se hallaba en preparación, y la corbeta *Virgen de Covadonga*, que estaba en Río de la Plata, tenían orden de integrarse en la escuadrilla[56]. Debe suponerse que perteneció a la fuerza expedicionaria un personaje que ha de mencionarse en relación con la pobreza de material cartográfico sobre la América, que sufría por entonces la Marina Real, situación que durante el comando que ejerció Méndez Núñez en el Pacífico lo llevó a afrontar tremendos peligros en las dos excursiones que organizó a Chiloé con el propósito de medir sus fuerzas con la Escuadra Aliada del Perú y Chile. Se consignan estas reflexiones porque es interesante anotar que a través de la abundante información que contiene el Archivo Alvaro de Bazán se confirma los limitados elementos cartográficos e hidrográficos españoles de que disponía Madrid a mediados del siglo XIX, que anduvieran al uso, con referencia a sus excolonias de América del Sur. En los documentos del precitado Archivo sólo se encuentran dos referencias. Una menciona "la memoria que en 1850 publicó el primer piloto graduado de Alférez de Navío D. Juan de Carranza" que parece comprendía, en forma abreviada, "toda la navegación del Pacífico"[57]. La otra da a saber que en uno de los buques de la escuadrilla viajaba el capitán de fragata honorario D. Joaquín Navarro. Es de creer que éste debió prestar importantes servicios hidrográficos al Almirante, pues hacía un año había terminado en Madrid la traducción de la quinta edición del derrotero de las costas de la América meridional, desde el Río de la Plata a la bahía de Panamá con inclusión del estrecho de Magallanes y las islas Malvinas, del cual eran autores Phillip Parker King y Robert Fitzroy[58].

Las instrucciones dadas por el ministro de Estado al almirante Pinzón decían respecto al Perú "que era una [República] de las que más hostiles se había mostrado a España en el último período; que no había motivo para creer que las malas disposiciones de su Gobierno se hubiesen modificado, y que convenía por lo mismo que en los puertos de aquella república se ostentaran más las fuerzas de España, y se hiciese comprender mejor su política de moderación y desinterés, pero también de firmeza y de energía, si aquellos sentimientos no bastasen para destruir las prevenciones y extinguir los odios con tanta perversidad fomentados. Que la prensa de aquel país injuriaba diariamente la honra y dignidad de España, y aunque por desgracia ni la autoridad ni la ley tendrían medios para enfrenarla, bueno sería que se hiciese comprender que no debía proseguir ese sistema de difamación y de calumnia, mucho más apoyado o tal vez dirigido por el Gobierno mismo"[59]. Añadían que debía emplear energía si se cometieran excesos contra los súbditos españoles, como lo hace notar el Dr. Wagner[60]. Hubo tales abusos y existieron, también, las dolosas intrigas de Salazar y Mazarredo. Las reacciones de Pinzón fueron las que podrían esperarse en un hombre normal. Nos apresuramos a expresar esta reflexión, que se adelanta al relato de los hechos, para mostrar que no nos vamos a dejar arrastrar por la opinión que sobre ese marino expresó su contemporáneo y nuestro representante diplomático en Washington señor Barreda, quien dijo que su "reputación de díscolo, voluntarioso y grosero era general en España... donde gozaba de la reputación de querer tratar la América a cañonazos y de inclinarse a la reconquista de nuestras repúblicas"[61].

6. "LOBO, ¿DONDE ESTAS?"

El lapso comprendido entre el 9 de setiembre de 1862 y diciembre de 1863 tuvo caracteres muy similares al juego infantil en que dándose por temerosos los niños de que el lobo los ataque, le hacen preguntas sobre el lugar en que se encuentra y sobre los aprestos que realiza, alentando esperanzas, o abrigando temores respecto a la acometida, según las respuestas que reciben. El Dr. Wagner presenta un resumen de la llegada al Plata y de la

permanencia de la escuadrilla en Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso y el Callao, así como de las reacciones que se van produciendo hasta que la flotilla va y regresa a California[62]. Con la excepción de un oficio que envía Vivanco, nuestro ministro en Santiago, lo que se va conociendo en cuanto a las declaraciones de Pinzón no es, por cierto, muy alentador, y esto aumenta la inquietud que varios acontecimientos han causado: la muerte del presidente San Román en circunstancias en que se tiene que hacer cargo del poder el segundo vicepresidente; que ha sido menester rechazar el nombramiento de Merino Ballesteros como cónsul de España; que se han producido los luctuosos sucesos de Talambo con los colonos vascos y, por último que se ha sabido que el presidente García Moreno ha ofrecido el territorio ecuatoriano como base que las fuerzas navales españolas pueden utilizar para apoderarse de las islas Chincha[63]. Para completar el cuadro, Barrera, quien ha logrado alcanzar hasta Madrid con su influencia, tiene que dedicar su tiempo a defender al nuevo presidente del Perú de la acusación que de monarquismo se le hace en Washington, con ocasión de su deseo de nombrar a Vivanco (redomado "monarquista") como representante del Perú en París[64]. No es de extrañar que *El Comercio* se haga eco de la alarma expresando que la permanencia de la fuerza naval en el Pacífico es un peligro[65].

Mas no todo el panorama es totalmente sombrío. El "Gobierno largo de la Unión Liberal", como lo llama Fernández Almagro, ha caído en Madrid y con ello desaparece O'Donnell, el padrino de la expedición naval al Pacífico. Lo reemplaza el 2 de marzo de 1863 el Marqués de Miraflores, quien parece dispuesto a imponer el carácter científico que se le quiso dar originalmente a aquella. Además, se establecen ciertos promisorios contactos personales[66]. Todo esto llevó a que se enviaran a Pinzón "algunas indicaciones sobre las miras y propósitos del nuevo Gobierno que modificaban no poco sus facultades. El objeto político de la escuadra reducíase a ganar prestigio y simpatía con su presencia y su digno proceder. No debía ocuparse ya el Almirante del estado de las relaciones oficiales entre los Gobiernos, que serían objeto de las directas negociaciones"[67]. Hay autores que dicen, como Basadre[68], que el Marqués de Miraflores había decidido llamar a la fuerza naval a España, y que en una junta que hubo en Madrid se acordó no dar ese paso, sino la modificación de las instrucciones, con lo cual logró Salazar y Mazarredo que prevalecieran sus

intenciones. Esta persona, por su parte, en la carta que escribió a Pacheco en marzo de 1864, decía de sí mismo al referirse a la escuadrilla: "por eso contribuí el año pasado a que no regresase a España"[69]. Davis da este hecho como cierto[70].

En la carta a que acabamos de referirnos, a continuación de la frase previamente citada expresa Salazar y Mazarredo esta otra: "y por eso vine a ver a Pinzón". Parece que esto fuera cierto, pues relata Novo que cuando la *Resolución* llegó a San Francisco de California, Salazar se hallaba en Washington, lugar del cual dio a saber a Madrid, sin antes confirmar si era certera la información que había recibido, que las dos fragatas de Pinzón se habían hecho pedazos en la Baja California. Comenta Novo sarcásticamente que "así daba la primera muestra de la perspicacia y prudencia que había de presidir a todos sus actos, en el desempeño de la misión diplomática que algo después llevó al Pacífico"[71]. Debió pasar de Washington y Nueva York al Perú; y en nuestro país, en compañía del rechazado aspirante a cónsul Merino Ballesteros, recogió informes de los españoles descontentos y resentidos, formando con ellos un servicio de espionaje, según Davis[72], para lo cual se aprovechó de lo sucedido con los vascos en Talambo. En posesión de datos muy utilizables, alcanzó a Pinzón en Acapulco. Poco ducho en la clase de intriga que ese agente provocador manejaba con habilidad, el Almirante estuvo de acuerdo en llevarlo al Callao de incógnito, para realizar allí una investigación ampliatoria, y quizás confirmatoria, de las informaciones recogidas[73].

El intervalo comprendido entre el regreso de las fuerzas navales españolas al Callao (16 de diciembre de 1863) y los primeros meses de 1864, estuvo plagado de importantes acontecimientos que Wagner da a conocer[74] y que se resumen al mencionar ciertos hechos claves: la desatención personal que nuestro gobierno muestra respecto a Pinzón, las dificultades internas que promueven los españoles residentes, el rechazo oficial del Encargado de Negocios de Francia como intermediario, el estudio que la oficialidad de los buques españoles realiza por primera vez sobre la posibilidad y resultado de tomar las islas Chincha y la tardía proposición que el Gobierno hace al Almirante al comenzar marzo de 1864, que Pinzón rechaza zarpando después hacia las costas chilenas, con lo cual deja al Presidente y el Gabinete en grave preocupación. Paralelamente han de considerarse sucesos importantes que ocurren en España reflejándose en la conducta de la escuadrilla de Pinzón. El primero es el nuevo intento pacifi-

cador del gabinete presidido por el Marqués de Miraflores, al parecer movido desde Washington por Tassara. Pando Fernández de Pinedo, en efecto, manda a Pinzón en los finales de octubre una real orden para que lleve sus fuerzas a las Antillas a causa que en Santo Domingo ha comenzado la reacción contra España, disposición que el Almirante no cumple asumiendo la responsabilidad[75]. En Madrid se suceden tres gabinetes en el lapso de ocho meses, de los que uno sólo dura cuarenticinco días, en ninguno de los cuales figuran los dos hombres fuertes que, mal o bien, dan estabilidad al gobierno: O'Donnell y Narváez. Lorenzo Arrazola, que el 15 de enero de 1864 reemplaza al Marqués de Miraflores, está lejos de ser pacifista; y Alejandro Mon, quien lo sigue el 1º de marzo, como está muy sometido a O'Donnell tampoco se halla dispuesto a entenderse con el Perú a base de ciertas concesiones, en especial debido a la influencia que el contralmirante José Manuel Pareja tiene en el Gabinete, en el cual desempeña la cartera de Marina. A Mon lo caracteriza el Marqués de Molins con esta frase: "Mon embajador en París y nada más"[76].

7. EL PERU ANTE LA AGRESIVA ESPAÑA ISABELINA

La preocupación que el Perú experimentaba a causa del temor de sufrir una agresión española, a la que nos hemos referido en páginas precedentes, se originaba en buena parte en el hecho de que el país no se hallaba en capacidad defensiva. La demostración bélica realizada durante la guerra con el Ecuador no había exigido un gran esfuerzo, pues el enemigo carecía de recursos. Además, cuando terminó no se aprovecharon las experiencias recogidas, por una parte, y la impopularidad de la campaña permitió a los liberales hacer oídos sordos a las peticiones que el régimen castillista hizo al Congreso, para comprar armas. En 1860 Delgado se dolía de la situación en que se hallaba el Cuerpo General de Artillería, por "falta de tiempo y de la tranquilidad que se requiere para el estudio, por haberse hallado casi siempre en campaña, y por otra parte la falta absoluta de libros..."[77]. La reforma y el mejoramiento de la fábrica de pólvora recién se había comenzado en 1860[78]. En cuanto al material a flote, la enorme carga de trabajo que pesó sobre los buques de guerra para sostener el largo bloqueo de Guayaquil así como el transporte de las tropas y su aprovisionamiento, había significado tan fuerte desgaste que casi todos ellos se hallaban necesitados de reparacio-

nes de mayor o menor cuantía, como se advierte en una comunicación del Comandante General de Marina que a comienzos de 1860 da a saber que, en realidad, el único buque que se encuentra en completa capacidad para hacerse a la mar es la fragata *Amazonas*[79]. Otro indicio de la situación que existía era que "no había más cañones montados a lo largo del litoral, que los pocos que servían en el Callao para corresponder los saludos de los buques de guerra extranjeros y solemnizar nuestras fiestas cívicas..."[80].

El enorme esfuerzo que realizó el Perú para defenderse de la fuerza naval española lo dirigieron los mandatarios de ese período, unos más que otros pero sin que se pueda acusar a ninguno de negligencia, como a veces se ha hecho. Comenzó Castilla en los finales de su gobierno, pidiendo a Inglaterra, en los mediados de 1861, por intermedio de nuestro personal diplomático, la venta de cañones rayados[81], los cuales se despacharon de Londres, en el vapor *Elfin*, en los finales de noviembre de ese año[82]. La disminución de su poder político durante esos últimos meses de su gobierno, no le permitió vencer la oposición que se le hizo cuando trató de conseguir que se compraran buques blindados cuyas características pidió a nuestro ministro en Washington[83]. Los cañones rayados a que nos referimos en líneas precedentes se montaron en el cabezo del muelle del Callao, "a sotavento del puerto", en el "pequeño y destruido castillo de Santa Rosa" y "tres baterías formadas sobre las cortinas del antiguo Castillo de la Independencia[84]. En cuanto a San Román, durante su breve período de gobierno el Consejo de Ministros pidió al Congreso, en sesión secreta, facultades extraordinarias, dice Basadre, que es de suponer que fueran para armar al país; mas este mismo autor añade que "la opinión pública se manifestó, en su mayoría contraria a lo solicitado por el Ministro y este mismo retiró la proposición"[85]. Parece que ya cuando Pezet había asumido el mando supremo fue que tuvo lugar lo que refiere Novo: "El Cuerpo Legislativo... [dio autorización] para fortalecer el Callao, Arica y Paita, así como para construir en el extranjero cuatro fragatas con arreglo a todos los modernos adelantos". Añade algo que no tiene visos de verdad: que el vice-cónsul de España comunicaba por entonces a Madrid que "una sociedad secreta del Perú preparaba cierta máquina infernal inventada por un tal Mansilla para volar los buques españoles [expedicionarios]"[86]. Fue en virtud de la autorización legislativa mencionada, que salieron del Perú García y García y Grau, a quienes a poco seguiría Salcedo, todos ellos con la misión de

adquirir unidades navales de guerra que estuvieran en capacidad de hacer frente a la *Numancia*, que ya España había recibido, y a la *Tetuán*, que pronto quedaría lista.

8. UN NOMBRAMIENTO "INOPORTUNO Y DESCABELLADO"

Antes de partir hacia Chile con sus buques, el Almirante confió a Salazar y Mazarredo la comunicación en que informaba a Madrid sobre el estado de sus gestiones en el Perú y pedía instrucciones, adjuntando su renuncia para el caso que no se aprobara la decisión que había tomado de no trasladarse a las Antillas. Precisa pensar que tal acto presentaba a este marino no sólo como persona muy confiada, sino como hombre poco observador ya que había frecuentado a Salazar y Mazarredo un lapso que le permitía haber advertido que no era individuo enteramente normal. No es de extrañar que debido a esto último y a que la situación en la Corte no era por entonces propicia a concienzudos análisis sobre lo que ocurría en la lejanísima ex-colonia del Perú, aunque resulte bastante extraño sucedió que Salazar provocó una guerra con grandes gastos y pérdidas de vidas para dos países. Cuando nuestro hombre llegó, sin haberlo buscado el gabinete Arazola se moría de inanición, bajo los ataques de los partidos Progresista y Democrático, mientras el Moderado se había dividido en grupos hostiles que se combatían unos a otros bajo la lejana y desdeñosa mirada de Narváez. Antes que renunciara (29 de febrero de 1864) el Gabinete se dio tiempo para oír las inecuánimes informaciones de Salazar y Mazarredo, quizás parcialmente respaldadas por la comunicación de Pinzón, y para tomar una doble determinación: nombrar a Salazar y Mazarredo ministro residente en Bolivia y *comisario* ante el gobierno del Perú (lo que Novo considera que fue "inoportuno y descabellado"), y enviar al Almirante instrucciones en que se le recomendaba mostrar firmeza ante el Perú pero dentro de "paz y buen entendimiento". Novo comenta que Madrid "no paró mientes sin duda en el significado que pudiera dársele en Perú al título de *comisario* español..., escollo [que] hubiera sido salvado por un hombre de buen juicio; el error que no podía orillarse era el de la elección de este hombre", de quien poco antes, ha dicho: "¡Increíble parece que el Gobierno hubiese confiado su representación a persona que aparentaba merecer el dictado de loco!"[87]. El resultado del regreso de Salazar al Perú, en cuanto a la serie de graves dificul-

tades que produjo, lo estudia el Dr. Wagner a cuya obra nos remitimos[88]. En las páginas finales del Cap. I y en el contenido del Cap. II este bien enterado autor relata y comenta el retorno al Perú de ese personaje que ahora viene con un nombramiento diplomático que nuestro país no acepta, rechazo que influye en el logro del propósito que hace tiempo él abriga: que la fuerza naval de Pinzón se apodere de los depósitos de guano de las islas Chincha, lo cual provoca un conflicto internacional en el que se ven más o menos comprometidos otros países sudamericanos, y afectados en sus intereses varias naciones europeas y los Estados Unidos de América. En lo que concierne a la Marina de Guerra Nacional, la ocupación de esos depósitos guaneros da lugar a dos violaciones tanto de las leyes que rigen el concierto entre los países civilizados, como de los reglamentos internos que deben cumplirse en sus puertos. El 14 de abril la fuerza naval española, se presentó en las Chincha, que carecían de fortificaciones, y ordenó que se arriase el pabellón peruano substituyéndosele por el español. En la isla habían aproximadamente ciento cincuenta soldados de marina, a órdenes del capitán de navío Ramón Valle Riestra, un capitán de puerto (Diego de la Haza) y la pequeña barca *Iquique*, de 150 toneladas, que contaba con dos cañones 8 pdr., 2 de 3 pdr. y 65 personas de dotación comandada por el capitán de corbeta Agustín María Arriola, quien tenía una buena foja de servicios en la que se citaba su asistencia a varios combates. Ante la negativa de Arriola, y teniendo como testigos unos ochenta buques de varias nacionalidades, Pinzón dispuso que las dotaciones de las fragatas, resguardadas por la *Covadonga*, tomaran el buque y la isla, no sin que el Gobernador y el Comandante de la *Iquique* protestaran del atropello que se cometía. La *Iquique* se constituyó en presidio para los soldados, y a los oficiales peruanos se les distribuyó en los buques españoles en calidad de detenidos, situación en que permanecieron hasta el 22 de abril en que se les trasladó al Callao en la fragata *Saint Claud*, dejándoseles en libertad. En cuanto al *Iquique*, como es sabido, el Gobierno rechazó su devolución hecha con marinería inglesa y sin saludo a la bandera peruana[89].

Se añadió a la ofensa una provocación que tuvo lugar el 16 de abril, y a la cual el Perú puso oídos sordos, seguramente debido a dos razones: la sorpresiva maniobra española que se realizó mientras nuestros buques se hallaban prácticamente en desarme, para su recorrido y reparaciones; y la creencia que abriga-

ban nuestros hombres públicos que Madrid iba a desautorizar la toma de las Chincha, por lo cual no era conveniente empeñarse en acciones de guerra que podían ocasionar derramamiento de sangre. El día premencionado la fuerza naval española entró en el Callao y, en zafarrancho de combate por parte de todas sus unidades, la *Covadonga* se internó en la rada y sacó a remolque a la barca española *Heredia* en la que habían depositado aprovisionamientos pertenecientes a sus buques. Según Novo, se advirtió entre los peruanos movimientos y cierta preparación pero no se puso obstáculos a la *Covadonga* que "paseó su bandera entre las múltiples baterías de los buques y de los fuertes y bajo las miradas de millares de personas que cubrían las azoteas de la población creyendo sin duda presenciar un combate..."[90]. La acción del 2 de mayo de 1866, en ese mismo lugar, probó que aquella actitud pasiva no fue dictada por cobardía.

Este trozo de la historia termina con lo que Pinzón llama "el más vehemente anhelo de regresar a Madrid", que Salazar y Mazarredo tenía, lo cual el Almirante "secundaba con tranquilidad de espíritu". A ello hay que añadir treinticuatro páginas desequilibradas que el "diplomático" envío a España, y unas aventuras como de novela detectivesca que corrió en su viaje del Callao a Madrid, donde volvió "con la gloria del 16 de abril" y con su decisión de renunciar "como lo hace un buen patricio"[91]. Infortunadamente el triunfal y casi cesáreo ingreso a la Corte se vio perturbado algunos días después por la llegada a Madrid de la carta en que Pinzón lo acusaba de haberle negado maliciosamente la lectura completa de las instrucciones que para conocimiento del Almirante le habían sido entregadas en Madrid a mediados de marzo de 1864, "engaño y artería sin nombre" de que lo había hecho víctima, en su deseo "de medro propio con ajena mengua"[92], arrastrado por el complejo de gran hombre que lo había llevado a escribir al ministro español Pacheco estas palabras: "Es de hombres de Estado ver las cosas de lejos, y he soñado con ser el Guisa pacífico del Calais español"[93].

Con el buen juicio que lo caracterizaba, y con el deseo de colocarse en la posición que como a marino español le correspondía, Novo y Colson hizo notar en su libro los desaciertos de conducta en que incurrió el gobierno de su país dando crédito a Salazar y Mazarredo, a pesar del engaño de que éste había hecho víctima a Pinzón, así como al retener las Chincha en vez de haberlas devuelto hidalgamente ya que así declaraba al mundo que no había

ordenado su ocupación, acto justiciero aquel que le habría colocado a gran altura en el orden internacional, obligando al Perú a hacer concesiones[94]. No se hizo. Por eso no son de extrañar las reflexiones que este historiador presenta respecto a la ocupación de nuestras islas guaneras: "...se había conseguido del Gobierno español repetidas muestras de debilidad y torpeza en cuanto se relacionaba con el Perú, y esto produjo hondo disgusto entre los españoles de allá y sorda marejada entre los españoles de acá. Una política sin norte fijo, sin rumbo calculado, había de conducir la nave sobre algún escollo... Mientras el núcleo de amigos y de influencias que los peruanos tenían en Madrid pasaban por todo y lo perdonaban todo para sostener la paz, el partido español (impuesto del asunto) abultaba y exageraba todos los agravios que había recibido de la República, y hallaba motivo en lo más pequeño para que España redujese a pavesas el territorio peruano... La toma de las Chincha fue una agresión injustificada y arbitraria; para efectuarla se faltaron a las instrucciones del Gobierno, al derecho internacional y a todas las convenciones traspasando, desde aquel instante y por ese solo hecho, al Perú, la razón y justicia que nos asistía... Disculpan al Almirante, su condición de marino y militar que no le obligaba a hacer distingos; pero al *diplomático* Salazar, ¿quién lo disculpa?"[95]. No serían, por cierto, sus compatriotas que habían firmado los siguientes párrafos de una carta a Isabel II, con motivo de la ocupación de las islas: "creemos que es llegado el momento de proclamar de una manera solemne que nosotros, españoles pacíficos, representantes de la industria y del trabajo en las costas hospitalarias del Perú, vivimos aquí contentos bajo la protección tutelar de sus leyes y del honor nacional. Declaramos que ni el gobierno en su acción administrativa, ni las personas privadas, en sus relaciones con nosotros, nos causan el menor perjuicio; que nuestras propiedades son respetadas y que por lo tanto, no tenemos que hacer valer agravio alguno, ni tampoco que producir o apoyar reclamación alguna.— Habitamos en este país desde hace largos años; nuestras familias han sido educadas en él bajo la garantía benéfica de la ley; nuestras fortunas se han formado sin que para adquirirlas hayamos estado sujetos a odiosas restricciones que hayan hecho más desfavorable la condición del español que de cualquiera otro extranjero. Si algunos de entre nosotros, menos favorecidos por la suerte, no han tenido la dicha de llegar al mismo grado de prosperidad y bienestar, deben atribuirse á otros motivos los

obstáculos que han encontrado en su camino, pero no al ódio ni a la persecusión del gobierno, ni a la diferencia de leyes establecidas en su daño, ni menos aun a la sociedad en cuyo seno viven y cuyo carácter noble y generoso jamás ha sido puesto en duda...". "La conducta observada con respecto á nosotros estos últimos días por la autoridad y el pueblo entero, es una prueba evidente de lo que acabamos de decir. En efecto, si á pesar de la sobrescitación patriótica que ajita los ánimos se hallan nuestras propiedades inviolablemente respetados, ¿con cuánta más razón no lo habrán estado cuando nuestras mútuas relaciones eran sostenidas, desarrolladas y garantizadas bajo la influencia de un saludable espíritu de conciliación y de paz?..."[96].

9. *LA GUERRA FRIA*

La ocupación de las islas llevó a una rara situación que, extrañamente, duró un año ocho meses y que con justicia puede denominarse de guerra fría. Las fuerzas navales españolas habían despojado al Perú de una porción de su territorio, apresando al buque de guerra y personal militar que lo defendían, es decir, mediante una operación bélica. Sin embargo, los usurpadores permanecieron en nuestro litoral sin molestar y sin sufrir molestias, dejando de ser amigos del país pero sin convertirse en beligerantes. Lo especial del caso se advierte si se tiene en cuenta la situación que existía con respecto al guano. La fuente de ingresos del país era la venta de este fertilizante cuyos depósitos respaldaban las operaciones de crédito que el Perú realizara con el propósito de proveerse de armamento para echar de sus aguas a los buques españoles. Sin embargo, España permitía que esa renta continuara ingresando en nuestras arcas fiscales. No pasó un mes que la bandera española se había izado en las Chincha, para que, merced a la intervención amistosa de la Legación de S.M. Británica en Lima, el puerto de Pisco se abriera para la adquisición de los víveres frescos que necesitaban los numerosos buques que cargaban guano, lo cual permitió que siguiera normalmente el negocio de venta que hubiera terminado si los españoles se hubieran opuesto, o si los peruanos hubieran impedido las compras en Pisco de unos víveres que, no cabía ninguna duda, iban subrepticiamente a contribuir a la mejor alimentación de las tripulaciones navales de los despojadores de nuestras islas[97].

Entre los muchos asuntos de importancia que se presentaron durante los veinte meses que duró la guerra fría, han merecido especial atención en el estudio del Dr. Wagner los que se relacionan con la actitud que asumieron los países de nuestro continente, ante la agresión europea contra una nación que, como el Perú, tenía en su historia diplomática una honrosa tradición defensiva de los derechos americanos. En cuanto a Chile[98] nos interesa el significativo gesto popular que tuvo la venida del grupo de nacionales de ese país que se trasladó de Valparaíso al Callao a fines de julio de 1864, para cooperar con las fuerzas del Perú[99]. A estos "Voluntarios de Chile" la Comandancia General de Marina les entregó el pontón *Ucayali*, pasando al *Huarás* la marinería nacional que antes lo había servido. Los ciento veinticinco voluntarios, bajo el mando de Lynch, Souper, Zampayo y otros oficiales chilenos, recibían instrucción de artillería y armas menores[100]. La hostilidad que se había despertado en Chile contra la fuerza naval española se advirtió claramente en el viaje que la goleta *Covadonga* realizó, partiendo de Río de la Plata, para incorporarse en la escuadrilla de Pinzón: en los puertos chilenos se negaron a venderle carbón y unos herrajes que necesitaba para reparar averías que en Magallanes había sufrido[101]. Contrastó con la actitud de Chile la conducta observada durante seis meses por el Ecuador cuyo presidente manifestó al ministro de España que la Reina estaba en su derecho de conservar la posesión de las Chincha y para adoptar medidas destinadas a obtener un desagravio[102], país que daba tales facilidades a la fuerza naval española que en buena parte fue el causante de que "se hallara la Escuadra perfectamente surtida de víveres y carbón, contando además con el necesario para reponer a las tres fragatas [*Blanca, Berenguela* y *Villa de Madrid*] que se hallaban en camino"[103]. Pero gracias a la influencia chilena esta situación cambió hasta el punto que, alegando temer la venganza posterior del Perú y quejándose de que Pinzón no había hecho nada por defenderlo de sus enemigos, se negó a permitir que se desembarcaran en Guayaquil los treintidos cajones conteniendo tubos de caldera para la *Covadonga*, que llegaron en el vapor inglés *Bogotá* el 30 de octubre de 1864[104]. De los otros dos países con costas en el Pacífico, Bolivia sólo podía darnos su apoyo moral, como lo hizo, y Colombia se mantuvo "extremadamente cauteloso"[105]. En cuanto a los Estados Unidos, su crítica situación interna lo llevó a ceder ante la presión de España, impidiéndonos proveernos de pertrechos bélicos en su territorio[106].

Parece que después que la influencia de Salazar y Mazarredo le hizo dar el importante paso de apoderarse de las Chincha, Pinzón experimentó cierta inseguridad que lo impulsó a buscar ayuda de carácter naval. El 28 de abril de 1864 mandó una comunicación al Capitán General Gobernador de la Isla de Cuba, dándole a saber "lo grave [que era su] situación en el Pacífico por tener que sostenerla con tan escasos recursos", y pidiéndole ciertos elementos que mencionaba, en vista de encontrarse "privado por el Gobierno de Lima de toda comunicación, cortado el suministro de agua y abastos a [las] Islas y esperando que reforzada la Escuadra Peruana con los buques que han mandado adquirir con urgencia y a todo costo en Inglaterra y en los Estados Unidos, se hagan muy desiguales las fuerzas en ventaja de aquella". El 7 de mayo, y empleando como oficial de enlace al alférez de navío Cecilio de Lora, quien salió de las Chincha el mismo día en que partió Salazar y Mazarredo, el Almirante volvió a dirigirse al Capitán General de Cuba, "no sólo para encarecerle otra vez más la necesidad urgente de que se envíen al Pacífico dos fragatas de hélices y todos los auxilios" que había mencionado previamente. Preveía Pinzón las dificultades para que sus deseos fuesen satisfechos inmediatamente o más tarde, y pedía que en tal caso el Capitán General diera gran publicidad a que iba a remitirle esa ayuda, tomando las medidas necesarias para que esa falsa noticia se conociera ampliamente en Lima. También le solicitaba que dispusiera que en el puerto de Colón, o en el de Aspinwall, se estacionara un buque de guerra a fin de que esto permitiera a Pinzón "tener por este medio franca la comunicación con Cuba y aun con la Península si necesario fuera", debiendo su comandante establecer un depósito de carbón. Le daba a conocer, por último, la forma en que cualquier oficial podía llegar a las Chincha utilizando la "Mala del Pacífico", y le informaba que la mayor necesidad que experimentaba su fuerza naval era de gente de mar[107].

Como se va a apreciar por lo que sigue, parecería que al enviar Pinzón las comunicaciones mencionadas no estaba bien enterado de la situación interna del Perú, pues los factores políticos y hacendarios eran de tal naturaleza que no se justificaban los temores inmediatos que abrigaba[108]. Peor aun: a las dificultades de esas clases se sumaban otras no menos graves. Se relacionaban con la falta de apoyo continental en que se hallaba el Perú, más de temer ante los rumores de que en España el gabinete



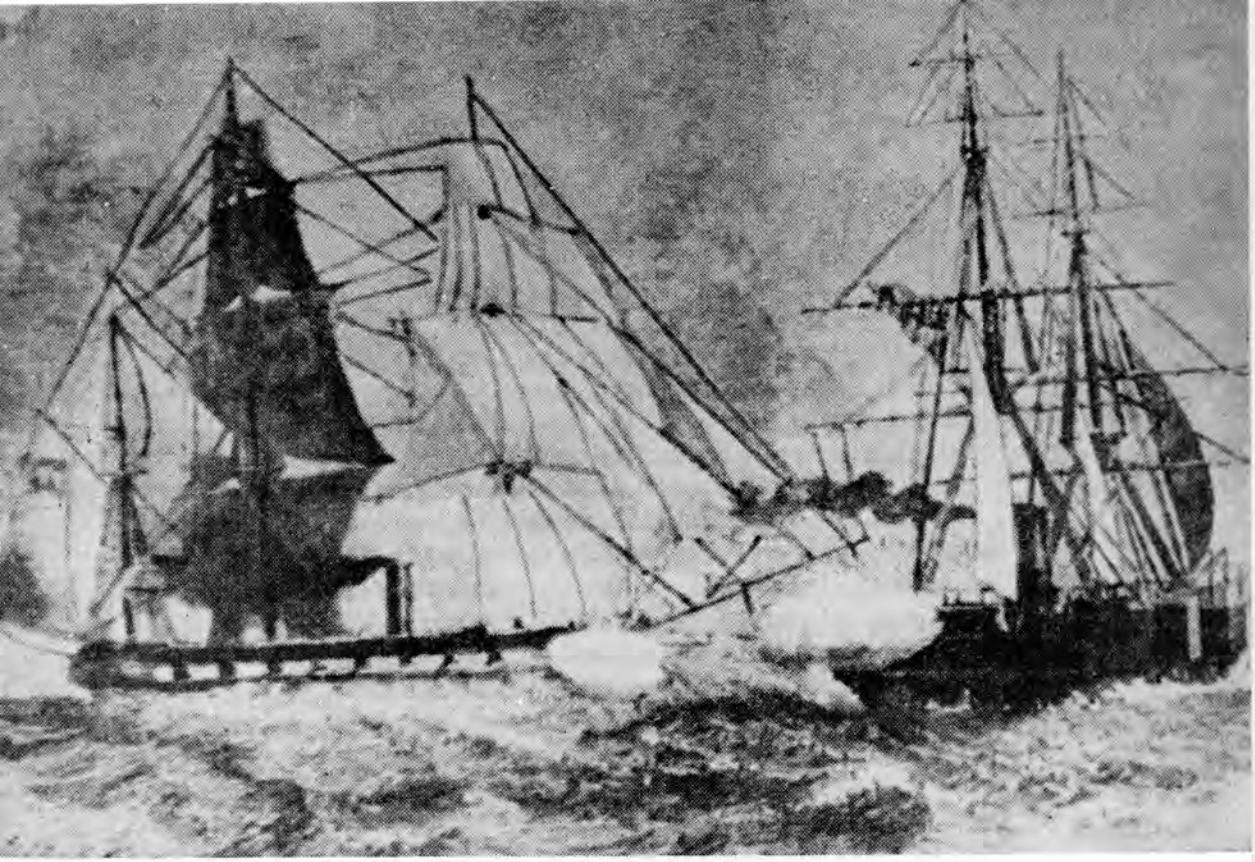
La fragata española *Almansa* tal como aparece en la historia naval de Melo.

Mon está próximo a caer y que será reemplazado por otro presidido por el duro Narváez, lo que en efecto ocurre el 14 de setiembre de 1864. Wagner ha tratado[109] los acontecimientos relacionados con el Congreso Americano reunido en Lima, en el cual nuestro país buscó el apoyo que necesitaba. Aquí nos interesan específicamente los sucesos relacionados con la fuerza naval del Perú que en dicha reunión se presentaron adoptando importancia no solamente en el orden internacional sino en cuanto a la imagen de la Armada Nacional ante la opinión pública.

En una sesión especial que tuvo lugar el 24 de setiembre de 1864, los congresales extranjeros formularon a nuestro ministro de Relaciones Exteriores las siguientes preguntas: "¿con qué elementos marítimos cuenta el Perú?", "¿cuándo estarán listos para ser empleados?" y "¿qué posibilidades de éxito tenían en un encuentro con la escuadra española?". Al parecer en la respuesta del Ministro no se puntualizaron los "elementos", y sólo se expresó que "en el término de un mes estarían listos los monitores *Loa* y *Victoria* y la fragata *Callao*". En cuanto a las posibilidades opinó que eran buenas "si la escuadra [española] no aumentaba en fuerza"[110]. Tales declaraciones nos llaman la atención por su falta de concordancia con los datos que contiene un documento oficial de ese momento, y de gran importancia: el informe que, con fecha 6 de setiembre de 1864, eleva el Comandante General de

Marina al Ministro del Ramo, sobre la inspección que el capitán de navío Antonio de la Haza, mayor de órdenes del Departamento, acaba de pasar a los buques de la Armada[111]. Según tal documento el ministro debió haber contestado que "los elementos marítimos" con que se contaba eran: fragata *Amazonas*, de 1,473 toneladas, 33 cañones y 300 caballos de vapor; transporte *Chalaco*, de 996 toneladas, 4 cañones y máquina de ruedas, de 400 caballos; transporte *Sachaca*, de 319 toneladas, 3 cañones y 200 caballos; vapor *Tumbes*, de 400 toneladas, 2 cañones. Se disponía también del *Lerzundi* (850 toneladas, 6 cañones, 200 caballos) pero tenía la cubierta tan debilitada que inspiraba serios temores; el *Huarás* (imposibilitado de moverse pues sus calderas estaban en la situación de excluidas) y el *Almirante Guise* que carecía de propulsión a vapor. En cuanto a la *Callao*, hacía poco que se había reflotado en San Lorenzo y llevada al puerto para repararla, después de haber estado largo tiempo sumergida. El monitor *Victoria* había sido lanzado al agua y aún no tenía dotación ni guardianía; y para el blindaje del *Loa* sólo en los comienzos de agosto se recibió los 3,988 quintales de planchas y platinas para protegerlo. No hacía mucho que el representante diplomático de Gran Bretaña había dicho a Londres, al enumerar los buques de guerra peruanos, que "difícilmente estos igualan a las fuertes fragatas españolas y al vapor "Covadonga"[112]. El Comandante de la Estación Norteamericana del Pacífico, quien llegó al Callao mientras estaba reunido el Congreso Americano, dio a saber a su país que pocos buques de guerra del Perú se hallaban "en condiciones de prestar un servicio activo"[113].

Las explicaciones del Gobierno y las averiguaciones de los congresales extranjeros no se detuvieron en el punto que en el párrafo anterior hemos señalado. Por los motivos que el Dr. Wagner da a conocer[114] el 28 de octubre nuestro ministro Calderón declaró que los buques de guerra del Perú no estarían listos antes de un mes; pero precisado que fue, el 31 manifestó que no se emplearían los recursos bélicos antes de quince días. Los españoles, cuyo servicio de espionaje conocía cuanto pasaba en Lima, no creían que el Gobierno tuviera el deseo de atacarlos ni por entonces ni después, pues "el Presidente y los ministros todos, desean... que llegue la hora que se entre en reclamaciones... y que se haga un alarde de fuerzas para poder decir al pueblo: señores, no hay más remedio, es necesario ceder". Se consideraba, sin embargo, que las cosas podían cambiar si "el partido rojo" se enseñoreaba



Fragata *Berenguela*. (En *Revista General de Marina* de España. Año 1976, abril, tomo 190, p. 260).

del poder. El 6 de octubre un informante refería al Ministro de Marina de España que el almirante Mariátegui, a quien se había preguntado en el Congreso "si se atrevía a batir la Escuadra española", contestó "que sí, siempre que vinieran con él los periodistas y demás partidarios de la guerra"[115]. Sin embargo, la situación se presentó algo diferente en los finales de noviembre de 1864. El 26 de dicho mes el Congreso Nacional aprobó un proyecto para que se emprendieran las hostilidades en el término de ocho días[116], moción que tenía un contenido político para neutralizar el cual, el Gobierno convocó una junta de guerra de jefes navales y, posteriormente, dio a conocer al Congreso Americano el resultado de la misma. Dicha reunión tuvo lugar a bordo de la *Amazonas*, bajo la presidencia del Jefe Supremo de la República y con la asistencia del general prefecto de la Provincia Constitucional del Callao, el Comandante General de Marina, el capitán de navío Mayor de Ordenes del Departamento, los comandantes de los buques (Sanz, Pedro de la Haza, Cabieses, Muñoz, la Barrera, Abel Raygada y Montero y tenientes primeros More y la Rosa), los capitanes de navío Silva Rodríguez, José y Pedro José Carreño y Ascárate. Lo que se dijo durante las tres horas de duración se mantuvo en reserva, según el diario *El Chalaco*, que fue el primer informante[117]. Los oficiales de marina, sin embargo, conocieron de inmediato los temas tratados por la Junta y el día siguiente de su reunión un grupo de veintiocho oficiales subalternos emitió una declaración en que recogían "la voz pública" sobre el resultado de la Junta, expresando que se había dicho "que la Escuadra Nacional es impotente para batir a las fuerzas españolas", que "lejos de aceptarla" estaban dispuestos "a marchar a las islas de Chincha a sucumbir si es necesario, salvando el honor de la República, si el Supremo Gobierno lo tiene por conveniente". Encabezaba las firmas el teniente segundo G. Miró Quesada, y a continuación figuraban los siguientes nombres: Alejandro D. Newell, Manuel M. Villavicencio, José Félix Sologuren, Gavino Sandoval, Juan de la C. Rojas, Nicanor Asín, Julio O. Peña, Eugenio Raygada, Erasmo López, Rómulo Espinar, Enrique Taboada, Manuel M. Carrasco, José Rojas, Demetrio Ferreyros, José T. Barrionuevo, Francisco R. de la Rosa, Carlos Palacios, Antonio C. de la Guerra, Carlos Arrieta, Daniel de la Torre Ugarte, Simón Cáceres, Nataniel Donayre, Emilio Oyague, Manuel Sologuren, Pedro J. de Beausejor, Felipe Cáceres y Federico Palacios[118].

La conclusión de la Junta de Guerra había sido que consideraba que las fuerzas navales del Perú al atacar a la escuadrilla española sufrirían un descalabro, "cosa que acabaría de sumir al país en el deshonor y la desgracia; pero que si el Supremo Gobierno tuviera a bien ordenar se libre el citado combate sacrificarían gustosos sus vidas [los jefes] con la abnegación del patriota y del soldado". En cumplimiento de sus compromisos internacionales, el Ejecutivo comunicó esa opinión al Congreso Americano. Este consideró el asunto y el 28 los delegados de Argentina, Bolivia, Chile y Perú "manifestaron a Calderón, dice Wagner, que no era conveniente aventurarse en un combate con tan escasas probabilidades de éxito...". Triunfó así una tesis que desde el punto de vista táctico era la más aceptable, aunque resultara repudiable para los elementos exaltados del Perú, de Chile, del Congreso Nacional y hasta de ciertos elementos de la rama Ejecutiva. Los cuatro buques españoles constituían una fuerza homogénea que contaba con 88 cañones, de los cuales 6 eran 68 pdr., y el resto 32 pdr., capaces de disparar balas sólidas y granadas ("bombas"), a los cuales la escuadra peruana en capacidad de combatir sólo podía oponer 36 cañones de diversos calibres y alcances (1 130 pdr, 6 68 pdr., 18 32 pdr., 6 18 pdr., 2 12 pdr. y 2 4 pdr.) de los que únicamente las veintiún piezas de la *Amazonas* tenían granadas. Los españoles podían mover conjuntamente sus buques, a una velocidad promedio que excedía en mucho la que le era permitida alcanzar a nuestro heterogéneo agrupamiento, de manera que se hallaban en disposición de seleccionar sobre qué buque o buques debían concentrar sus andanadas (que por mucho aventajaban en el peso total de proyectiles a las andanadas peruanas) para ir eliminando una por una las unidades navales de nuestro país. Para que la inferioridad fuera aún más resaltante, el informe de inspección del mes de setiembre de ese año había hecho notar que en la única fragata que podíamos presentar en un combate, una buena parte de la dotación no entendía las órdenes que se les dictaban porque no hablaba castellano. Esta desproporción disminuyó en cuantía por efecto de una desgracia que sobrevino en la fuerza naval española; pero lo ocurrido no tuvo una consecuencia que hiciera posible un buen éxito peruano. El incendio de la fragata *Triunfo*, en Pisco, el 25 de noviembre de 1864, originado por la torpeza de un soldado de la guarnición que dejó caer trementina al mismo tiempo que derribaba con la cabeza la candileja de un farol, si bien disminuyó en forma aprecia-

ble la fuerza material, sirvió como galvanizador del espíritu naval, pues permitió apreciar el valor, la disciplina y la serenidad de la tripulación[119]. Esto dejaba a la Escuadra reducida a la mitad de sus fuerzas y el honor nacional de España confiado a una sola fragata y dos buques menores"[120], en circunstancias en que el Almirante fue informado que una junta de guerra había decidido atacar a los buques españoles, aun sin que se hubiera conocido en Lima la pérdida de la *Triunfo*. Pinzón ordenó que sus transportes saliesen a altamar, para librarse, indicándoles que si después de veinticinco días no habían recibido noticias suyas, "se dirigieran a Guayaquil, pues sería indicio de que había tenido mal éxito [para él] el encuentro con las fuerzas peruanas". Por el vapor correo mandó a los comandantes de la *Blanca* y *Berenguela*, que estaban por llegar, una nota en que les decía que si al arribar a las Chincha no lo encontraban, o en el cercano puerto de Pisco, "sería señal, aun cuando no es probable, que hayamos sido batidos por el enemigo", añadiendo: "en semejante caso tenga usted en cuenta que las instrucciones del Gobierno de S.M. son de permanecer en estas islas y conservarlas hasta que el mismo Gobierno disponga otra cosa...". Luego el Almirante "dictó disposiciones tácticas para enfrentarse al gran número de buques que podían traer los peruanos", decidiendo que se debía preferir "embestir al enemigo y tomarlo al abordaje"[121]. La última apreciación indica que Novo escribió este episodio sin haber conocido con certeza la incapacidad combativa en que se hallaba lo que ese autor designa como "el gran número de buques" que los peruanos podrían llevar a un ataque".

La agitación que se había producido a causa de la acometividad del Legislativo y la cautela del Ejecutivo, más la declaración de los oficiales subalternos a que en párrafos anteriores aludimos, produjo durante el mes de diciembre una abundante cosecha de esos periodísticos "comunicados" anónimos, que por entonces eran moneda corriente, que sólo llevaban como autores "Los comandantes..." o "Los oficiales", la mayor parte de los cuales no eran escritos por personal de la Marina de Guerra, aunque en algunos casos se advertía que los autores pertenecían al Cuerpo[122]. Comenzó *El Mercurio* con un artículo en que se decía que las tripulaciones de los buques de guerra iban a elevar una solicitud pidiendo la salida de la Escuadra, sin comandantes ni oficiales. *El Comercio* del 6 se refería a tal publicación y en las ediciones de la mañana y de la tarde se mencionaban los maliciosos

comentarios que se hacían contra los jefes de la Armada, quienes estaban acudiendo a la prensa para defenderse de esos arteros ataques. A tal punto llegó la situación que el comandante de la *Amazonas*, en nombre propio y de los otros comandantes de los buques de guerra, se quejó al Jefe Supremo y, con fecha 10 de diciembre de 1864, éste dispuso que el ministro de Guerra y Marina manifestase al Comandante General de Marina, ante los "datos inexactos" que se han venido publicando, que "la parte sensata del país y el Gobierno están convencidos de que la Armada Nacional, no obstante el estado en que se encuentra, está resuelta a combatir, llegado el momento, para recuperar las islas de Chincha". Añadía el mencionado ministro de Estado, que el Presidente lo autorizaba a que se publicara en la orden general del Departamento, tanto esa comunicación como la que le había dirigido el 26 de noviembre de 1864, cuyo contenido era el que sigue: "La junta de guerra que tuvo lugar antes de ayer a bordo de la fragata "*Amazonas*" ha puesto a S.E. el Presidente en actitud de apreciar el patriotismo de nuestros marinos, y su decisión por vengar debidamente el insulto inferido a la República.— Reunidos allí los comandantes todos, de los buques, y la mayor parte de los jefes de más alta graduación del cuerpo general de la armada, para responder con entera libertad a las preguntas que se les dirigió acerca del estado en que, a su juicio, se encontraban nuestras fuerzas navales para emprender un ataque sobre la escuadra española, lo han hecho, en concepto de S.E., de un modo altamente satisfactorio y digno de sus honrosos antecedentes.— Aunque el Presidente cree que al opinar, en el sentido que lo hicieron, nuestros marinos han escuchado más que la voz del convencimiento, los dictados del amor propio ofendido, esperando suplir con el arrojo la falta de elementos bélicos, lo que sin duda es más heroico, no quiere echar sobre sí solo la inmensa responsabilidad que le resultaría de contener el ardimiento de aquéllos que se manifiestan tan resueltos a comprometer un choque, cualesquiera que sean los riesgos a que su inferioridad los exponga.— Queriendo, pues, S.E. satisfacer cuanto antes un deseo patriótico como honroso, y de que llegue el momento que desde el 14 de abril ha ansiado en unión de toda la escuadra, me ordena, en consecuencia, decir a U.S. que, concluído como está el "*Loa*", dicte U.S. inmediatamente sus disposiciones a fin de que este buque, la fragata "Amazonas" y los vapores "Tumbes", "Lerzundi", "Sachaca" y "Chalaco" se apresten para el combate, de manera que estén prontos

para zarpar a la primera orden que se les dé.— La dirección de tan importante empresa no puede confiarse sino a un antiguo marino que, como U.S. reúne conocimientos y valor jamás desmentidos y muchas veces probados; y en tal concepto dispone el Presidente que tome U.S. el mando de dicha escuadra y que dé aviso luego que ésta se encuentre lista, para comunicarle sus últimas determinaciones.— Dios guarde a U.S. José Allende"[123].

No obstante la aclaración presidencial "se agotó la procacidad y el diccionario de los insultos" y la incitación contra la disciplina ("¿Hasta cuándo se nos obliga a estar en la inacción?"... "Si es cierto que hay algunos que se han negado a marchar contra el enemigo... que se queden en buena hora"). Tuvo que pasar todavía un tiempo para que se comprendieran acertadas explicaciones que se publicaban, como la que *El Comercio* reprodujo (Nº 8499) de *El Chalaco*, en la que se hacía notar que si se hubiera mandado salir la Escuadra habría zarpado con los mismos jefes y oficiales y comandada por el contralmirante Mariátegui; pero que en la Junta de Guerra "se resolvió que cada uno diese su opinión por escrito". Comenta el articulista que "desde que se condujeron las cosas por un terreno que no es el de la severa subordinación y disciplina militar, los marinos pudieron opinar y decir la verdad, sin [abrigar el] temor de que su reputación menoscabase. ¿Por qué pues censurarlos? Se les pidió explicaciones y las han dado con sinceridad, ofreciendo, a pesar de todo, su sangre a la Patria. ¿Se quiere más? Si sencillamente hubieran dicho "estamos listos" y la suerte les [hubiese negado] su apoyo en el combate ¿qué dirían [hoy] los que se complacen en desacreditar a la marina? :miserables, que ignoraban lo que tenían entre manos, que han comprometido la honra del país y otros epítetos por el estilo, sería el lenguaje empleado por los que, encubiertos en el anónimo, se divierten trucidando la mejor reputación...".

Mientras ocurrían en Lima los acontecimientos que se han mencionado, los que se presentaron en las fuerzas navales españolas del Pacífico también fueron de importancia. La prensa madrileña no había sido muy benévola, al juzgar la actuación de Pinzón en el Perú, y el Almirante tuvo para sí que el cambio de gabinete que se había producido en setiembre se debía parcialmente a la política que el Gobierno de S.M. había adoptado respecto a la cuestión peruana. Esto, y que el estado de su salud no fuese satisfactorio "por la vida sedentaria de siete meses y los efectos del clima", lo determinaron a presentar su renuncia el 9 de

noviembre[124]. Para sustituirlo se escogió al contralmirante José Manuel Pareja, limeño por nacimiento y quien acababa de desempeñar en Madrid la cartera de Marina, cargo desde el cual se mantuvo en contacto con Pinzón a quien había escrito, justamente al dejar el Ministerio, en el sentido que por ningún concepto devolviera las Chincha, y aplaudiendo su deseo de renunciar "para facilitar al Gobierno el mejor arreglo de la cuestión"[125]. Vino con instrucciones de retener los depósitos de guano, de "reservar para un caso extremo el ataque a toda la escuadra peruana" y de impedir que el Perú allegara "recursos marítimos para combatir la escuadra de S.M.C."[126], órdenes que fueron ampliadas y endurecidas mediante otro pliego que se le envió posteriormente, es decir, el 25 de noviembre. El 7 de diciembre se hizo cargo de su puesto y el 21 del mismo mes envió a Madrid su primer informe. Alaba en él la preparación militar en que ha encontrado los buques; informa que el comodoro inglés Harvey le ha dado a conocer el estado en que se halla la Escuadra Peruana; que ha tenido contacto con el Congreso Americano cuya ingerencia ha rechazado de manera atenta, así como con Mr. Vion, quien está encargado de los negocios de Francia en este país "*qui oublié avec beaucoup trop de facilité les services rendus et ne comprendra la gravité de sa situation que le jour ou il sera trop tard*"[127]. Pocos días después, exactamente el 30 de diciembre, con la llegada de *Villa de Madrid, Blanca* y *Resolución*, el Almirante contó con cuatro fragatas y dos goletas, con lo que se sintió en completa capacidad de cumplir las instrucciones que se le habían dado en Madrid. El Dr. Wagner ha analizado en su libro las negociaciones entre Pareja y el general Vivanco que llevaron a un tratado impuesto mediante un ultimátum[128]. Tal documento cerró una etapa histórica y abrió otra en que continuaría durante un año más la guerra fría, que comenzó a entibiarse algo después. Por eso resulta interesante examinar un documento del Archivo Bazán[129] que ha sido incorporado sin fecha pero que por su contenido y el lugar que ocupa en esa colección parece ser de noviembre de 1864. Se trata de preguntas de un carácter estratégico que el ministerio de Estado somete al de Marina, y de las respuestas que al mismo da éste.

Lo primero que el ministerio de Estado expresa son las "excelentes" relaciones de España con el Ecuador, "que continuarán siéndolo a no ser que sobrevenga una revolución". Para evitarlo, pregunta ¿qué facilidades podría proporcionar la Escuadra? y

¿qué opina sobre el desembarco de tropas en un puerto, especialmente en Guayaquil? La contestación es que Marina no estima conveniente el desembarco de tropas en ningún puerto de las repúblicas americanas, paso que "serviría de pretexto para justificar la idea emitida por alguna de aquellas" que España abriga ideas de dominación sobre este continente. Añade que llevarlas al litoral del Pacífico sería "difícil y peligroso" ya que no se podría pasar por el neutralizado istmo de Panamá. La Escuadra del Pacífico "no permite que sus dotaciones se desmembren por largo plazo" para operaciones terrestres. Aparte del apoyo moral de su presencia en la rada, la Escuadra sólo podría auxiliar materialmente al Gobierno del Ecuador mediante la *Vencedora* y la *Covadonga,* pues el calado de los otros buques no les permite llegar a la ciudad de Guayaquil.

¿Hasta qué punto nos interesa, continúa el interrogatorio, contar con un puerto como Guayaquil, para refrescar los víveres de la Escuadra, para abastecimientos, reparaciones y abrigo de nuestros buques en caso necesario? Marina informa que Guayaquil carece de recursos para reponer los víveres y reparar averías. En cambio, por su excelente topografía y su posición a sotavento del Callao, sería magnífico abrigo para los buques en casos de averías o descalabros, por cuya razón hay que conseguir la neutralidad ecuatoriana.

Si el gobierno chileno, quiere saber el ministerio de Estado, rehusa proporcionar combustible o llevase a España a un rompimiento, ¿qué hostilidades podrían emplearse contra Valparaíso u otros puertos? ¿Qué podría resultar de un ataque de nuestras escuadras contra aquellos puertos? No parece conveniente, responde Marina, provocar un rompimiento por esos motivos "aumentando así nuestras dificultades y embarazos en el Pacífico". Las hostilidades que se podrían emplear serían batir y apresar su escuadra y bombardear Valparaíso.

El Perú, comenta el documento, firmante del Tratado de París de 1856, no puede usar patentes de corso, pero podría utilizar a Bolivia para ello. ¿Qué daños podrían resultar a la marina mercante? ¿Hay probabilidades de que armen corsarios? Según la respuesta hay muy pocos buques españoles en el Pacífico, y no es fácil que los corsarios extiendan sus correrías a las Antillas o Europa, pues se necesitan vapores de marcha superior. Sin embargo, conviene prever y evitar esa eventualidad.

En el caso de una guerra con el Perú, ¿cuáles son los puntos sobre los que debería actuar la fuerza naval española, y qué fuerza y valor deben concederse a las dificultades expuestas por el almirante Pinzón y por el "diplomático" Salazar y Mazarredo para bombardear el Callao o para apresar allí a los buques de guerra peruanos?. Marina considera que la principal atención debe ponerse en conservar las Chincha como base de operaciones y como prenda predatoria "de cuya producción [se] puede disponer franca y definitivamente para proporcionar con su venta los recursos de boca y guerra que en cambio facilite el comercio de Europa o de los Estados Unidos. Cree que la primera operación ha de consistir en apoderarse de la Escuadra o inutilizarla "hasta el punto de reducirla a la inmovilidad". No deben tomarse en cuenta las consideraciones expuestas por esas personas, siempre que se den avisos previos a los buques y súbditos neutrales. Ningún otro punto importante de la costa peruana se halla al alcance de los proyectiles de la fuerza naval española. El bloqueo del Callao puede ser eficaz si se cuenta con fuerza para hacerlo efectivo una vez destruída la Escuadra del Perú, siempre que se cumplan las prevenciones internacionales.

¿Conviene más esperar algún tiempo "o bien adoptar resoluciones rápidas" antes que en el Callao se terminen los armamentos de monitores o buques blindados, como el *Loa,* y antes que el Perú y Chile puedan adquirir otros en puertos de Europa y América? Según Marina "es indispensable la reunión de todas las fuerzas destinadas al Pacífico que estaban dirigiéndose hacia este océano" y que "es probable se verifique antes que el *Loa* y el *Monitor [sic]* puedan operar contra los buques españoles". Si el servicio diplomático exterior ejerce la debida vigilancia, ni los peruanos ni los chilenos podrán adquirir buques sin que el Gobierno lo sepa "con la anticipación necesaria a prevenirlo o contrarrestarlo". Las precedentes consideraciones las complementó el ministerio de Marina exponiendo los movimientos de los buques que se habían despachado al Pacífico, según lo cual "para los primeros días de diciembre [de 1864] se hallarán reunidos todos los buques". Advertía, además, que la difícil situación que planteaba adquirir el carbón chileno, impedía que las fuerzas del Pacífico se empeñaran en operaciones a larga distancia o de duración dudosa, pero que el ataque a los buques peruanos o los desplazamientos limitados podían emprenderse apenas se verificara la reunión de fuerzas españolas.

En respuesta a la última pregunta, que se refería al establecimiento de relaciones diplomáticas que permitieran utilizar aquellos puertos atlánticos sudamericanos donde los buques españoles, en viaje para Magallanes o para Hornos, pudieran abastecerse, el ministerio de Marina mostró en su respuesta gran confianza en que se seguiría gozando de la ayuda que se venía obteniendo en Montevideo, pero que no estaría demás entablar negociaciones para garantizar el uso desembarazado de otros puertos del Plata y del Brasil.

De acuerdo con la nueva situación internacional el almirante Pareja hizo entrega formal de las islas Chincha, que había retenido (3 de febrero de 1865) y a fines de ese mes partió hacia España el contralmirante Domingo Valle Riestra, cuya foja de servicios y personalidad prestaban confianza para que actuara como representante del Perú en Madrid, con el fin de ajustar la convención definitiva que pusiera punto final al conflicto. El análisis de su gestión diplomática, que se hizo muy difícil de cumplir a causa de la actitud prepotente que adoptó el secretario de Estado Bermúdez de Castro, del gabinete encabezado por O'Donnell, ha sido expuesto por el Dr. Wagner[130], a cuyo tomo nos remitimos.

El Tratado Vivanco-Pareja fue efímero, pero además provocó bastante derramamiento de sangre cobrando su primera partida, el mismo mes de febrero al que nos hemos referido, en la persona del cabo de mar Esteban Fradera, de la fragata *Resolución,* quien lamentablemente fue víctima de su impetuosidad juvenil, y del resentimiento de algunos chalacos, más el premeditado deseo de ocasionar disturbios que abrigaban otros constituidos en una execrable turbamulta, que en su desborde no respetó a nada ni a nadie. Ya hemos mencionado esta lamentable ocurrencia, en páginas precedentes, haciendo notar la decisiva intervención del personal de la Armada Nacional, merced a lo cual se evitaron mayores desgracias. Esta actitud fue debidamente reconocida por el almirante Pareja, quien en su nota de protesta que el 17 de febrero envió al Ministro de Relaciones Exteriores expresó su "reconocimiento de la manera noble y enérgica, con que la marina peruana se ha conducido, empezando por su almirante Sr. D. Ignacio Mariátegui"[131], así como por el Ministro de los Estados Unidos en Lima[132], el Comandante de la Escuadra Norteamericana del Pacífico[133] y el Ministro de Marina de España[134].

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, por intermedio de su presidente, el contralmirante Federico Salmón de

la Jara, ha tenido oportunidad de expresar recientemente a la Hermandad Marinera de N.S. del Carmen, de Malgrat del Mar, el respeto institucional ante la memoria del cabo Fradera, de quien el almirante Pascual Cervera, marqués de Casa Cervera, expresó lo que sigue: "Era un hombre sano y fuerte de espíritu, uno de esos individuos de la noble clase de mar española, en los que el Mando tanta confianza pone. Un hombre con mujer y padres ancianos. Un hombre de la barcelonesa Vill de Malgrat: un honrado hombre de mar". Al cumplirse un centenario de su muerte, el lugar de su nacimiento le erigió un monumento y la Marina de Guerra Española dio a una lancha guardapescas el nombre "Cabo Fradera".

El bochornoso asesinato del cabo Fradera marcó el comienzo de una reacción, que fue creciendo con el tiempo, contra el Tratado Vivanco-Pareja y que, por sentimientos de defraudación respecto a sus términos, que abrigaron los más exigentes e impulsivos políticos españoles, se produjo también en Madrid. El ambiente en España se puede juzgar por dos cartas contemporáneas. El 24 de febrero de 1865, desde Madrid, el embajador J.J. de Osma expresa, en una carta que envía a Felipe Pardo y Aliaga: "... Aguardamos que el próximo vapor nos traerá el arreglo de la malhadada cuestión creada por Pinzón y Salazar. Mucho lo deseo; pues U. se podrá figurar cuantos disgustos e irritaciones de nervios me había causado este asunto en la posición que tengo aquí. Todavía estoy temiendo que lo que Pareja trate no sea aprobado, porque desde la llegada de la última correspondencia se han acreditado aquí tantos rumores sobre pretendidas indemnizaciones que vá á pagar el Perú, que se ha de levantar tal gritería contra Pareja y el Gobierno cuando se sepan los términos del arreglo, sean los que fuesen; y no extrañaría que el Gobierno se encogiese, y que desaprobase lo que Pareja haya firmado. Ojalá que en esto me equivoque"[135]. Y en igual mes, el día 22, el Marqués de Molíns dice al mismo Pardo, que desea termine el conflicto con España "inflamado por la mala elección" de gentes como Pinzón, Salazar y otros; y que a su vez había inspirado —según decía— 'á los Castilla y otros para ver proyectos de conquista donde no los hay'. 'No hay un solo español —añadía— que no esté ansioso de paz y afectuosamente dispuesto hacia los que son nuestros hermanos, no ya figurada sino realmente' "[136]. Excepción en cuanto al motivo merece la queja que el almirante Pinzón presentó a causa de algunos términos del documento que conside-

raba inconvenientes[137]. En cuanto al Perú, como es sabido se gestó una protesta de carácter civil cuyo vigor prendió la chispa de una revolución que fue avanzando de la manera que el Dr. Wagner lo describe[138], comprendiendo las complicaciones que producen las dificultades entre España y Chile[139] para desembocar en la caída del gobierno de Pezet[140]. Resta añadir que en mayo de 1865 el Almirante acusa recibo de instrucciones que le llegan de Madrid sobre la conducta que debe observar en caso que triunfe la revolución contra Pezet. Añade que le ha satisfecho la aprobación que el Gobierno manifiesta sobre su conducta, ya que veía con el mayor sentimiento que "una parte de la opinión pública española y de su prensa", ha interpretado mal su lealtad y buenas intenciones. Pareja ataca la actitud de Salazar y Mazarredo[141]. Es de notar que a partir de los finales de julio de 1865 los deberes diplomáticos del Almirante con respecto al Perú, decrecen a causa de la llegada a Lima del diplomático Jacinto Albístur, acreditado ante el Perú, quien no acierta en sus primeras apreciaciones sobre la situación política peruana. A fines de setiembre Bermúdez de Castro le dice que, contra lo que el Ministro en Lima opina, no cree que Pezet pueda sostenerse en el gobierno. Resume cuál ha sido la política de España. Expresa que al hacerse cargo del Departamento de Estado empezó a "tocar los malos efectos que debía producir la marcha que se ha seguido". Le refiere la situación de las gestiones con Valle Riestra, haciéndole saber que Madrid encuentra preferible trasladar a la Legación (Lima) lo relativo al tratado que debe celebrarse, y que con ese fin le envía "la correspondiente plenipotencia", recomendándole atender dos puntos. El primero es lo relativo a la renuncia que la Reina hace de "los derechos que le corresponden al territorio de la antigua "Colonia", y el segundo es sentar las bases para la liquidación de la deuda. Añade que le parecería muy raro que un nuevo gobierno se negase a reconocer el convenio "si la Escuadra permanece en el Pacífico". Pero que aun en caso contrario, éste no sería motivo para afrontar los crecidos gastos de los buques en estos mares. En cuanto a los asuntos del motín del Callao, reconoce que el Gobierno "hizo cuanto pudo". Le recomienda que aleje la posibilidad de un nuevo conflicto[142].

10. UN PODEROSO ESFUERZO

A los observadores del conflicto que había surgido entre el Perú y España no les quedaba ninguna duda que si derivaba en una

guerra entre los dos países ésta tendría un carácter marítimo. Tal situación interesaba mucho a los representantes de los países continentales en el Congreso Americano, que habían llegado con el concepto que el Perú era la ex-colonia española que poseía la mejor marina de guerra y que estaba en capacidad financiera para comprar o construir buques de combate. Se creía que por entonces nuestro país poseía un núcleo naval al que se podían añadir monitores cuya adquisición se negociaba. Se ignoraba el estado de debilidad a que la Marina había llegado, asunto que ya anteriormente hemos señalado. Pezet les abrió los ojos en un informe en que, acentuando por razones políticas los tonos grises, dijo a los congresales que cuando se había hecho cargo del mando "la Armada [se hallaba] en estado tan deplorable que nunca podría ser bien bosquejado". Manifestaba que también se había descuidado la fábrica de pólvora nacional "en vez de activarla después que se recibió la nueva maquinaria"... Luego "en tan calamitoso estado era preciso crearlo todo a costa de dinero..., buscar [los elementos] y traerlos de grandes distancias..."[143]. Había en ello bastante de verdad, y también era cierto que mientras duró en el gobierno de la Nación "se despacharon comisiones a Europa y a los Estados Unidos, para entender en la compra o construcción de los buques de guerra y equipos, cañones de plaza, proyectiles y demás medios de fortificación y defensa..."[144]. Este primer impulso fue seguido por otro enérgico e inteligente, a partir de noviembre de 1865. La adición de tales empeños constituyó un poderoso esfuerzo, digno de admiración si se valoran los resultados que obtuvo y la circunstancia de que se realizó, en buena parte, mientras en el frente interno se desarrollaba una enconada guerra civil que duró ocho meses. Si se examina esa página de nuestra historia quizás podría convenirse en que al triunfo del 2 de mayo concurrió, al darle al Perú tiempo para prepararse, el tratado preliminar que concertaron Vivanco y Pareja, el cual impidió durante un año que la fuerza naval española nos atacara; así como la incierta política interna peninsular que entre enero de 1864 y enero de 1866 hizo cambiar cuatro gabinetes y tres comandantes generales de la Escuadra del Pacífico; y por último, la actitud del ministro Albístur cuyo pacifismo lo llevó, desde marzo de 1865, a alentar la esperanza de una reconciliación entre España y el Perú que sólo abrigaba su bondadoso corazón.

En un capítulo precedente, al examinar los heterogéneos procedimientos que solía emplear nuestro país para realizar sus

adquisiciones de buques dentro de la búsqueda del poderío naval, hemos adelantado algunas informaciones sobre las compras efectuadas en el lapso 1863-1869; y también consignamos en nuestra relación historiada del material a flote existente en 1850-1870, ciertos datos al respecto. No los vamos a repetir en este capítulo en el que nos concretaremos a consignar solamente lo relacionado con la preparación para la guerra con España a base de buques adquiridos en el exterior y construidos, transformados o rehabilitados en el Perú. De allí que nuestra consideración inicial tenga que concedérsele a dos documentos existentes en nuestros archivos navales, que se produjeron a causa de la inquieta situación que creó la ocupación de las islas Chincha el uno, y el otro ante la inminente reunión del Congreso Americano. El primero lleva por título "Relación historiada de los buques y pontones del Estado", tiene por fecha el 31 de mayo de 1864 y va firmado por el Comandante General de Marina, Silva Rodríguez. El segundo es el "Informe sobre la inspección pasada a los buques de la Armada por el orden que se indica", el 5 de setiembre de 1864, por el Mayor de Ordenes del Departamento de Marina, capitán de navío Antonio de la Haza. La "Relación..." sólo comprende cuatro buques y dos pontones (*Amazonas, Tumbes, Loa, Sachaca,* y *General Plaza* y *Ucayali*). Presenta respecto a cada uno de ellos su construcción, características estructurales, maquinaria, armamento, casco, jarcia, arboladura, velamen y otras informaciones, registrando las refacciones que ha experimentado, las reparaciones de importancia y los cambios a que se han sometido sus elementos, con detalles que corresponden a la importancia del buque, empleándose veinticinco páginas en la *Amazonas*, por ejemplo, y sólo dos para el *Sachaca*. Indudablemente que en la fecha y circunstancias existentes cuando se preparó esa relación, constituyó una valiosa contribución para juzgar el verdadero estado en que se hallaban esos buques, así como lo que de ellos podía esperarse debido a la situación en que se encontraban, haciéndoles reparaciones, rehabilitaciones o cambios destinados a mejorar su capacidad combativa. El informe de inspección, por su parte, de manera breve (una o dos páginas por unidad a flote) expresa la opinión técnica de los inspectores sobre el grado de alistamiento en que cada unidad se halla para empeñarse en una batalla. Enumera los siguientes siete buques y dos pontones: *Amazonas, Lerzundi, Tumbes, Sachaca, Almirante Guise, Chalaco* y *Huarás,* y *General Plaza* y *Ucayali*. Se nota por el informe, que se

LA DÉFENSE DES CÔTES.
GUERRE DE L'ESPAGNE
CONTRE LE CHILI ET LE PÉROU (1864 - 1866)

DÉSIGNATION des pièces	CALIBRE en millim.	BOULET PLEIN.			OBUS.		
		Poids du boulet en kilogr.	Poids de la charge de tir. en kilogr.	Vitesse initiale en mètres.	Poids de l'obus en kilogr.	Poids de la charge intérieure en kilogr.	Poids de la charge de tir. en kilogr.
Canon Armstrong de 300 livres.	262,5	136,8 (acier) 104,3 (fonte)	20,41 20,41	" 438,9	136,35	7,311	20,412
Canon Armstrong de 8 pouces.	250,5	68,038	11,34	"	81,85	6,893	9,98
Canon Blakely de 550 livres.	275	249,15	24,9	"	"	"	"

Las características de los cañones de grueso calibre que tuvo el Callao el 2 de mayo de 1866, según el teniente de la marina francesa Albert Grasset, en *La défense des côtes,* París, 1899.

ha medido el adiestramiento para combate utilizando patrones muy modestos y que la preparación de la gente en el uso de los cañones se ha venido realizando en puerto, pues la siguiente recomendación, muy significativa, ha sido consignada en el informe: "Convendría que próximamente se hagan ejercicios de fuego, y en seguida se tire a bala sobre blanco". Sigue primando, todavía, un criterio de marina de vela cuando se trata de apreciar la calidad táctica: no se menciona la velocidad que el buque alcanza con sus máquinas, característica que de haberse tenido siempre presente hubiera constituido un veto al envío de la *Amazonas* a perderse en los canales de Chiloé. En términos muy generales el informe indica el siguiente estado de cada buque: a la fragata *Amazonas* se le ha cambiado en junio el eje de cola, para lo cual todas las cabrias y aparejos se colocaron a babor a fin de que el buque estuviera en aptitud de combatir por estribor ya que tal operación se hizo a la vista de los buques españoles[145]. Con esto se consideró al buque, que hacía 58 pulgadas de agua cada 24 horas, "en perfecta condición y debidamente arreglado para el momento preciso", no obstante la dificultad de que su heterogénea tripulación no pudiera entenderse con sus oficiales, pues, como ya hemos dicho, una buena parte de la misma no hablaba castellano. En cuanto al *Lerzundi*, su maquinaria se hallaba en buen estado pero su capacidad combativa era muy reducida a causa

de lo expuestas que la santabárbara y la tripulación se hallaban al fuego enemigo, y porque su cubierta era tan débil que se estimaba necesario sacarle sus 6 cañones 18 pdr. y ponerle los del *Guise*. Este buque, por no tener maquinaria, se consideraba que no podría actuar en combate. El fuerte *Tumbes* se hallaba en capacidad de llevar a la batalla sus 2 cañones 32 pdr. El *Sachaca*, carenado ese año, se encontraba en buen estado pero sólo montaba 1 cañón 18 pdr. y 2 cañones 4 pdr. El *Huarás* se hallaba fuera de servicio por tener sus calderas en estado de exclusión. La fragata *Callao* (o *Apurímac*) "a los tres años y nueve meses de sumergida en las aguas de San Lorenzo había sido traída a remolque a la bahía del Callao por los mismos empresarios, quienes ... continuaban sus trabajos..."[146]. Aparecieron por entonces en la relación las "lanchas cañoneras" números 1 y 2, que no hemos visto antes mencionadas en otros documentos, que se armaron en guerra con cañones 18 pdr. y 12 pdr.[147]. En abril de ese año se realizó la compra del vapor *Chalaco*, a la P.S.N.C., respecto a la cual el Comandante General de Marina expresó que "no había tenido conocimiento de los términos en que se había verificado"[148], y en setiembre la Factoría de Bellavista manifestó que iba a proceder a hacer el rayado de un cañon 32 pdr. bajo la dirección del coronel e ingeniero neogranadino don Cornelio Borda, quien posteriormente prestó en las filas del ejército importantes servicios[149]. A mediados de octubre en la Fábrica de la Piedra Lisa se estaban trabajando proyectiles capaces de ser usados con cañones rayados. Esto debió ser el último esfuerzo de un intento que terminó en fracaso, pues en el Archivo Histórico de la Marina hemos hallado informes indicativos que en ese mes el Gobierno canceló el contrato que en julio había concertado con Heomer Dockendorff y Cía para que pusiera rayado en las ánimas de los cañones 68 pdr.[150]. En octubre de 1864 la Factoría de Bellavista tenía listas 500 granadas de a 12 mandadas a hacer por el Ministerio[151]. A mediados de diciembre se habían construído bombas de percusión para los cañones de 68 y 32[152]. A principios de este mismo mes, con asistencia del Presidente de la República, se ensayaron en la batería Zepita "bombas" de 32 pdr. que habían sido construidas en Lima. Como se deseaba utilizar estos proyectiles abordo se ordenó que fueran probadas en los dos cañones rayados de a 32 pdr. que se habían colocado en el *Tumbes*, lo que se realizó con resultados bastante satisfactorios en un ejercicio que tuvo lugar en San Lorenzo. Para mayor seguridad se dispuso que se veri-

ficaran nuevos ensayos, en el *Chalaco* y otra vez en el *Tumbes*. En el primer buque, de 8 bombas disparadas, 7 hicieron explosión casi en la boca de la pieza y la única en que esto no ocurrió, después de recorrer una distancia de 2 millas hasta caer en tierra, no explosionó. En cuanto a las 12 bombas que se dispararon del *Tumbes*, 4 estallaron en tierra "produciendo un terrible efecto", 5 estallaron al salir del cañón y 3 no estallaron al caer en tierra. Presenciaron las pruebas el ingeniero Cornelio Borda y el fundidor de la munición. El examen que estos y los oficiales navales realizaron llevó a la conclusión de que el defecto estaba en que "las 6 aletas que tenían los proyectiles eran de estaño", el que se deshacía, debiendo haber sido de cobre[153].

A mediados de 1864 el Gobierno instruyó a su legación en Washington que gestionara la adquisición de tres o cuatro buques de guerra[154], respecto a lo cual Barreda dijo a Relaciones Exteriores el 12 de mayo que esperaba el momento oportuno para comenzar sus gestiones[155], las que empezó el 19 de ese mes mediante una larga y bien meditada comunicación al secretario de Estado. Le da a saber que se quiere comprar los buques para proteger nuestras costas e islas guaneras pero que "se le ha dicho" que las autoridades portuarias "impedirían el armamento de esos buques y su salida". Añade que él (Barreda) consideraba que tales prohibiciones habían obedecido al estado de guerra civil en los Estados Unidos pero que serían revocadas al terminar el conflicto, sobre todo si se tenía en cuenta "la acumulación [en los Estados Unidos] de armas y material de guerra, muy superior a cuanta eventualidad... podía requerir". Expresa al final que no es su propósito "solicitar del gobierno de los Estados Unidos una excepción exclusiva", citando antecedentes, y termina solicitando que el Departamento de Estado interponga su influencia para que se acceda a la venta[156]. Que el ministro del Perú tenía una patriótica persistencia para cumplir con su deber, forzando las cosas cuando era necesario, lo muestra su oficio del 22 de junio de 1864, en que refiere al ministro de Relaciones Exteriores su reciente entrevista con el secretario de Estado: "...Mr. Seward me dijo... que yo lo apuraba demasiado, exijiéndole cosas que él no podía hacer, como eran declaraciones que lo comprometerían en favor del Perú, y armamento de buques que complicarían sus relaciones con España y Francia: que él no podía de ninguna manera tomar una actitud hostil ni aun parcial...", repitiéndome que el Perú debía

enviar un agente diplomático a España. "Le contesté... que sentía mucho que mi conducta le diese motivo de disgusto, pero que mis exijencias no habían pasado de lo lícito, ni de lo que yo debía a mi posición como representante de mi país; que la declaración que le había exijido no lo comprometía en favor del Perú, sino en contra de un principio conculcador de todo derecho y de muy funestas consecuencias en toda la América; que para el armamento de buques había puesto expontáneamente la condición de que se permitiese a nuestros enemigos, a fin de evitarle esas complicaciones que él temía... Pedile, entónces, que escribiese a sus ministros y agentes en Inglaterra y Francia para que no embarazasen las operaciones del capitán Salcedo, creyéndolas para los del Sur, lo que me prometió hacer y sé que hizo...". En la parte final del oficio expresa: "Creo por esto que sería absurdo por nuestra parte suspender los preparativos bélicos y abrigar esperanzas que pueden verse frustradas atendiendo al carácter despótico y altanero de los españoles en general, y á la absurda idea que tanto de nuestra debilidad como de nuestras simpatías existe en la península y tal vez en la mayor parte de Europa. Recomiendo por esto al Gobierno no desmaye en sus esfuerzos de ponerse en aptitud de rechazar con la fuerza, victoriosamente, todo ataque contra nuestra independencia y derechos y aun de tomar la ofensiva contra España, acumulando los medios de destruir su tráfico con las Antillas..."[157].

Como se ve por lo precedente, apenas los españoles se apoderaron de las Chincha el Gobierno aceleró la labor de los comisionados para adquirir buques de guerra. El 28 de mayo de 1864 salieron del Callao Salcedo y García y García, y muy poco después el contralmirante Mariátegui y el capitán de corbeta Dueñas también se hallaban en el extranjero con el mismo objeto. Mas no era tarea fácil la que estos cuatro jefes tenían que desempeñar. La guerra entre el Norte y el Sur de los Estados Unidos estaba en su última etapa y esto pudo haber favorecido nuestras adquisiciones. Pero, desgraciadamente, se presentaron otros elementos que anularon tal posibilidad. Dueñas estableció tratos para conseguir que los constructores del *Idaho* y del *General Grant* los vendieran al Perú. Pero rechazaron la solicitud de nuestro comisionado cuando éste les dio a conocer que el pago se realizaría en el Callao. Salcedo, quien durante el mes de junio estuvo en Nueva York y Washington en conversaciones con el ministro Barreda, tampoco pudo conseguir nada. En julio se hallaban en Londres

Mariátegui, Salcedo y García y Garcìa, en circunstancias en que apareció la primera posibilidad de comprar un buque. Se trataba de un blindado de 3,200 toneladas que estaban concluyendo en Glasgow para Dinamarca y que Christian IX quería vender, pues la debilidad diplomática del Reino lo obligaba a ceder ante las fuerzas combinadas de Austria y Prusia. Mas reconocido el buque se encontró que desarrollaba muy poca velocidad y que era peligroso mandarlo al Pacífico tripulado por mercenarios, razones que llevaron al rechazo de la oferta[158].

A poco de la llegada de Mariátegui a Londres, al comenzar el mes de julio de 1864, y después de haber fracasado en su gestión de comprar para el Perú el *Monassir* y el *Tousson*, se obtiene una información interesante. La legación en París da a saber a la londinense que en ese país ha surgido una situación crítica entre su gobierno y el de los estados sureños de Norteamérica empeñados en una guerra civil contra el Norte. La dificultad ha aparecido en relación a dos buques en construcción, y presenta características que pueden ser favorables al propósito peruano de hacer adquisiciones navales. Se trata de que al finalizar marzo de 1863, y en vista de exigencias diplomáticas británicas, los sureños decidieron abandonar las gradas de construcción inglesas y mandar a hacer sus buques de guerra en Francia, escogiendo de primera intención los astillereos del Loira y a Mr. L. Arman de Riviére, "constructor de gran reputación y que había sido condecorado por su buen éxito como arquitecto naval". A mediados del año se firmó un contrato, que contenía ciertas cláusulas secretas, y que era conocido por el ministro de Marina de Francia (Chasseloup- Lambat). En este documento se especificaba la entrega de cuatro "corbetas de guerra" de 220 pies y 12 cañones. Dos de ellas, destinadas a ser más tarde peruanas, fueron denominadas provisionalmente *San Francisco* y *Shanghai* y después figuraron en la correspondencia secreta norteamericana como *Texas* y *Georgia*. Estas fueron subcontratadas con los astilleros de Jollet Babier y de Th. Dubigeon e Hijos, de Nantes, en el puerto exterior de Saint-Nazaire[159]. La construcción comenzó de inmediato y avanzó rápidamente, con contentamiento general, especialmente por parte de los agentes del gobierno sureño quienes alababan la obra que los franceses estaban realizando[160]. Como lo decimos en nuestra relación historiada, esta admiración por el diseño y construcción de las corbetas se manifestó, también, en un informe de un marino de la Unión que logró más tarde visitar la grada de

construcción y expresó al Norte que si llegaban a manos de los sureños podían hacerle a la Unión más daño que un ejército que apoyara la rebelión[161]. Durante los meses finales de 1863 la construcción continuó en forma satisfactoria y se estipuló que la casa Voruz fundiera los cañones, del tipo que usaban los buques de guerra franceses[162].

La tranquila situación que se ha descrito desapareció al comenzar el año 1864, a causa de que el giro que la Guerra Civil tomó a favor del Norte obligó a Francia a atender las reclamaciones de la Unión. Al mediar el mes de febrero el Emperador tomó personalmente cartas en el asunto, ordenando a Arman que vendiera de inmediato los buques so pena de apresarlo y enviarlo a Rochefort[163]. En junio la causa de los sureños estaba definitivamente perdida y Arman vendió a Austria dos de las corbetas que pasaron a ser la *Victoria* y la *Augusta*. Bulloch expresó su indignación ante la actitud del ministro de Marina de ese país[164] pero no sirvió de nada.

Mientras sucede lo anterior, Salcedo ha tratado de negociar el *Monassir* y el *Tousson*, buques "inmejorables" pero también "imposibles de adquirir"[165]. Surge entonces en el ministro Barreda la idea de comprar las dos corbetas que aún le quedan a Arman (la *Texas* y la *Georgia*), de cuya excelente calidad hay muy buenas referencias a pesar de lo cual Salcedo se opone a la adquisición. En setiembre Aurelio García y García viaja a inspeccionarlas, volviendo a Londres con un informe favorable. Es entonces que ante la insistencia de Barreda, Salcedo escribe al ministro de Guerra y Marina opinando por la adquisición de esos buques ("fragatas") a los que designa con sus nombres antiguos: *San Francisco* y *Shanghai*. El ministro Barreda respalda la opinión de los marinos jóvenes y decide adquirir las corbetas, dando los pasos necesarios, con responsabilidad patriótica y con una diligencia que merece elogiarse. El 5 de noviembre de 1864 el ministro autorizó al capitán de corbeta José Pardo de Zela a que en Nantes acordase con el vendedor Voruz los términos del contrato de compra de la *Shanghai* dentro de las estipulaciones generales que dio a conocer a dicho jefe, y al informar a Lima hizo saber que esto lo hacía "a pesar de los términos adversos del informe del comandante Salcedo...". Expresó también que estaba concertando arreglos destinados a conseguir algo mejor que la *San Francisco*. Se decidió por último a adquirirla el 18 de diciembre, disponiendo que se llamara *América* y estuviera bajo el mando del teniente

primero Miguel Grau, debiendo Pardo de Zela comandar la otra corbeta que sería la *Unión*[166]. Estas fechas encuentran confirmación mediante un informe que por entonces envía a Washington el comodoro Thos. T. Craven, con insignia en el *Niágara* al ancla en un puerto de Bélgica septentrional[167]. Fue así como se realizó esa primera y valiosa adquisición para la guerra con España, que Novo describe como de "excelentes buques en su clase [que] montaban 14 cañones de a 50, con máquinas de 250 caballos y un andar de 13 millas"[168], comentario que en cuanto a sus características está equivocado como podrá apreciarse al tener en cuenta la completa descripción que consignamos en nuestra relación historiada de buques. Mas no fue nada fácil su salida de Europa hacia al Perú, a causa de que la situación internacional fue alcanzando una tensión que hacía temer cada día más el comienzo de hostilidades bélicas que conocidas por Francia y Gran Bretaña las llevarían a impedir que zarparan nuestros buques, a fin de preservar su neutralidad. Aproximadamente el 23 de noviembre de 1864 se obtuvo del gobierno francés un permiso para que la *Shanghai* zarpara de Nantes mediante una *tour-de-force*. Barreda consiguió que las corbetas ya no estuvieran en puerto, sino en la mar, cuando el vapor-correo pudiera llevar a Europa la noticia de la declaratoria de guerra a España. No terminaron allí las dificultades, pues los norteamericanos norteños temían que el nombre del Perú fuera una máscara para que las corbetas pasaran a poder de los sureños. La precipitada salida de nuestros buques de Plymouth y de Nantes, sin la debida preparación marinera fue causa, por otra parte, de que realizaran un viaje accidentado hasta que llegaron a Río Janeiro donde tuvieron que someterse a reparaciones. No podemos callar que en gesto noble y americanista, el Arsenal de la Marina Imperial de Brasil se negó a aceptar el pago por las obras que su personal ejecutó en marzo de 1865[169].

Como se dice en el anexo al CAP. IX, el enjuiciamiento de la compra de las corbetas *América* y *Unión* resultó tan obnubilado a causa de las pasiones políticas, que se llegó a expresar públicamente que eran buques de calidad inferior. Esta afirmación resulta desvirtuada por declaraciones de distinguidos jefes de la Marina de Guerra Norteamericana (del Norte), como lo damos a saber en este libro. Pero, además, hay otros dos testimonios de personal naval peruano de alta calidad, que se pronunció de manera muy clara en alabanza de las dos corbetas que, por ser fran-

cesas, fueron criticadas también por los británicos. Es conveniente conocer estas opiniones.

El comandante de la *Unión*, y ya por entonces distinguido marino don Miguel Grau, al responder el 10 de noviembre de 1864 a una encuesta que hizo circular nuestro representante diplomático en París y Londres, manifestó que esos buques podían prestar servicios importantes al país "pues su magnífica artillería rayada, de gran poder y alcance y su extraordinario andar, les daban ventajas positivas sobre cualquier fragata de línea", de manera que resultaban "inmejorables" para realizar cruceros, pues podían burlar un bloqueo que se estableciera en la costa peruana. Añadió que no sólo eran capaces de batir a cualquier buque que llevara armamento igual al que ellos montaban, sino también resistir el fuego de artillería de fuerza superior.

La otra opinión fue expresada igualmente por un profesional de excelente calidad. Se trata del capitán de corbeta Juan Pardo de Zela, que había comandado la *América* desde el primer día de su adquisición, y quien la dio a conocer en un informe presentado al Mayor de Ordenes del Departamento de Marina, al fondear su buque en Callao por primera vez, y al valorar una opinión manifestada en Río de Janeiro por el comandante del buque de guerra británico *Egmont*, la que llegó a poder del gobierno peruano. El documento de Pardo de Zela, por lo demás, relata acontecimientos interesantes con referencia al viaje que del canal de La Mancha a la costa peruana realizaron las dos corbetas.

"Mi opinión sobre estos buques es aún mejor que la emitida por mí al Ministro del Perú en Francia [Barreda]... He navegado cinco meses en la *América*, lo he experimentado en tiempos bien recios y sería muy temerario e injusto si no dijera que es un magnífico buque. Todos los que lo han examinado han visto que nada deja que desear como buena construcción, solidez, elegancia en sus formas y una ligereza que pocos buques de su especie pueden alcanzar". No oculta Pardo de Zela los contratiempos que se han presentado en el viaje, pero los explica de manera adecuada. "Bien conocidas son las dificultades infinitas que se presentaron cuando se trató de tripular estas dos corbetas. Tuvimos que contentarnos con lo que se podía conseguir; todo se hizo precipitadamente y así nada se hace bien... Los maquinistas [británicos] han hallado que las máquinas de estos buques por ser franceses no eran buenas. La falta de conocimiento de estos hombres pudo ocasionar un riesgo...: la quemadura de las calderas de la *Unión*,

(Imprimés. — Modèle n° 324.)

BUREAU
de St Nazaire

TÉLÉGRAMME.

N° du dépôt : 182
Nombre de mots : 18
Date du dépôt : 11
Heure du dépôt : 10 h. 21 m. du m.

Reçu de Paris
le 11 janvier 1866
à 11 h. 4 m. du s

L'Employé,

D. Paris pour St nazaire

Indications non taxées.

N° d'arrivée : 226

EXPÉDIÉ
à domicile..... à 12 h. 10 m. du s
au bureau de
à h. m. du
Le 11 janvier 1866

L'Employé,

AVIS.

L'État n'est soumis à aucune responsabilité à raison du service de la correspondance privée par la voie télégraphique. (Loi du 29 novembre 1850.)

Les dépêches doivent être écrites lisiblement, en langage ordinaire, intelligible et sans abréviations de mots. Elle doivent être signées par l'expéditeur.

Tarif intérieur
établi par la loi du 3 juillet 1861.

1° Entre deux bureaux d'une même ville ou d'un même département :
1 à 20 mots, adresse et signature comprises 1 00
Chaque dizaine de mots ou fraction de dizaine excédante..... 0 50

2° Entre deux bureaux de départements différents :
1 à 20 mots, adresse et signature comprises 2 00
Chaque dizaine de mots ou fraction de dizaine excédante..... 1 00

La date, l'heure du dépôt et le lieu du départ sont transmis d'office.

Tous les autres mots inscrits par l'expéditeur sur sa dépêche sont comptés et taxés.

L'expéditeur peut comprendre dans sa dépêche la demande de collationnement ou d'accusé de réception par le bureau destinataire.

La taxe du collationnement est égale à celle de la dépêche.

La taxe de l'accusé de réception, avec mention de l'heure de la remise à domicile, est égale à celle d'une dépêche simple pour le même parcours télégraphique.

Le port des dépêches à domicile ou au bureau de la poste dans le lieu d'arrivée est gratuit.

Toute dépêche adressée hors du lieu d'arrivée est mise à la poste si l'expéditeur n'a pas demandé l'envoi d'un exprès ou d'une estafette. Elle est soumise à une taxe simple de chargement perçue au départ.

Pardo Zela hôtel Bély
St nazaire

Allez avec America à Plymouth recevez la avant d'entrer au port Union via la vous aurez mes instructions en arrivant et une feuille de l'équipage au moins répondez mentionnant le port télégraphiez moi votre arrivée à Plymouth et ainsi faites le à Londres à Medina et au capitaine Garcer.

Barreda.

Telegrama del ministro Barreda al comandante Pardo de Zela en que el 11 de enero de 1866 le ordena salir con la *América* de Saint Nazaire y dirigirse a Plymouth. El formulario corresponde a un lapso en que el servicio telegráfico comenzaba a tener amplia difusión entre el público europeo.

por dos veces, fue efecto de la ignorancia [y por eso también] se rompió el condensador de la *América*... Concluidas las reparaciones que se hicieron en el Arsenal de Río de Janeiro, salimos de ese puerto el 27 de marzo y la *Unión* se enredó con una corbeta portuguesa a la cual le rompió el bauprés y el mastelero de juanete de proa, sin hacerse otra avería que trozar su verga mayor y romper un bote que tenía a estribor..."[169A].

La segunda adquisición naval estuvo lejos de tener la propiedad de la primera. Se trató de un vaporcito de madera que según Melo no era bueno para el comercio y menos para que se desempeñara como aviso en la Marina de Guerra[170]. Lo compró en San Francisco, para el Perú, el general granadino Herrán, sin que nuestra legación en Washington tuviera ninguna participación en tal asunto, no obstante lo cual fue sobre ella que cayó el problema que ocasionó esa adquisición. En virtud de una orden ejecutiva de 1862, que prohibía la exportación de materiales de guerra, y a causa de las acusaciones de que sería utilizado como corsario, el vaporcito fue apresado en agosto de 1864. No obstante las gestiones que estuvieron a cargo de nuestros funcionarios diplomáticos José Carlos Tracy y Emilio Bonifaz, sólo a mediados de 1865 fue liberado por las autoridades norteamericanas del puerto de San Francisco, y en diciembre salió del Callao, hacia ese lugar el capitán de corbeta Ruperto Alzamora quien lo trajo al Perú[171].

Debió haberse verificado de manera subrepticia la compra del vapor *Santa María* que Fernando Casós realizó en Nueva York el 15 de octubre de 1865. Según Basadre condujo de este puerto al de Colón armamento menor para el ejército, el 9 de noviembre de 1865. "En diciembre de 1865 salió el *Santa María* de Colón, con la misión de apresar a la fragata española *Aránzazu* y poner en libertad a Castilla. Llegó a la Antigua el 26 de diciembre de 1865 y no se supo más de ella"[172]. Al parecer en nada de esto tuvo participación el gobierno de Pezet, pues hemos leído una comunicación en que nuestro representante diplomático en Washington puso en conocimiento del Departamento de Estado esas andanzas de Casós calificándolas como "revolucionarias"[173].

Ese mismo mes nuestro ministro en Washington se dirigió al secretario de Estado, en forma confidencial, confirmándole los términos en que había sostenido con él una conferencia sobre compra de buques de guerra en desuso. Precisaba que se trataría

Brest Enero 11 de 1865

Me propongo dar a Ud las instrucciones que crea necesarias, respecto á la conducta que debe observar en su viage al Pacifico, como Comandante de la corveta "America" y jefe de este buque y de la "Union" durante él.

1 FLB

1ª Navegará Ud en conroy con la "Union", procurando conservarse á muy corta distancia de ella y combinando lo necesario con su Comandante respecto á derrotero, señales, puntos de reunion demás.

2ª Siendo el principal objeto llegar cuanto antes al Pacifico en el menor tiempo mas corto posible, tomará Ud sus medidas en consecuencia, haciendo toda la navegacion á maquina y á un andar que, sin apurar esta demasiado, consulte la rapidez con la seguridad y con el consumo de carbon que requieran las distancias que tendrá Ud que recorrer.

3ª Aun cuando no existe guerra declarada con la España, Ud conservará su buque constantemente en estado de combate, en cuanto sea compatible

Señor Capitan D. J. Pardo de Zela comandante de la Corbeta "America". Plymouth.

con su buena y segura navegacion.

4.ª Queda prohibido á V. en lo absoluto emprenderse en ninguna clase de hostilidades con la bandera Española y el procurarlas directa ó indirectamente bajo pretesto alguno. Pero si algun buque de guerra Español pretendiese impedir á V. la entrada ó salida de algun puerto, seguir libremente su curso ó embarazase su navegacion, y no pudiese V. con segacidad y prudencia disuadirlo de esos intentos, V. tiene derecho y será su deber abrirse paso, usando para ello de la fuerza si indispensable.

2
7 L B

5.ª En el caso que en cualquiera de los puertos que V. toque, tenga V. conocimiento de que se ha declarado la guerra entre el Perú y España, V. usará del derecho que tal estado le concede contra la bandera Española, sujetandose estrictamente á los preceptos del derecho internacional, respetando siempre la propiedad neutral y teniendo presentes los principios reconocidos y aceptados por el Perú, del tratado de Paris.

6.ª Ni el uso de ese derecho ni otra circunstancia de cualquiera especie deben hacer olvidar á V. que su principal objeto es llegar cuanto antes al Pacífico, á puerto donde pueda recibir las órdenes del Supremo -

Gobierno; y que este exijirá la mas estricta responsabilidad de U. por cualquier demora mayor de la muy indispensable en los puertos en que ha de tocar y en la travesia, aun cuando sea de horas.

7ª El objeto que debe U. al tocar en puertos es unicamente rellenar sus carboneras y tomar los víveres frescos que pueda necesitar, salvo el caso de averias. U. avisara á esta Legacion su llegada y salida de cada uno de ellos y los incidentes que ocurran en las travesias.

3
JLB

Conservará U. su tripulacion completa, reponiendo en los puertos que toque las bajas que ocurran y completando el numero preciso si lo hace U. a la mar sin todo él. Si es posible tomar guarnicion en Montevideo, sin demora, lo hará U; sino procederá sin ella al Pacifico. Esta guarnicion deberá ser esclusivamente y en su totalidad Hispano-Americana.

8ª Los puentes en que deberá U. tocar son: Funchal, en la isla de Madera; San Vicente, en el archipielago de Cabo verde; Rio Janeyro en la costa del Brazil, Montevideo, en el rio de la Plata y Lota en la costa de Chile. En este ultimo

puerto recibirá U. las órdenes del Gobierno.

10ª Si por cualquiera circunstancia esas órdenes del Gobierno no hubiesen llegado á Lota, se dirijirá U. á Iquique, mandando un bote á tierra para recibirlas, conservándose U sin anclar. Si allí no hay orden, seguirá U. viage al Callao, salvo el caso que reciba U noticia de estar bloqueado por una fuerza que U no pueda arrollar. Si así fuese podrá U. conservarse en un puerto ó en cualquiera otro que no sea sitiado y de donde pueda comunicarse con el Gobierno y esperar las instrucciones procurando siempre

4
JLB

seguridad de su buque y su aptitud para dañar al enemigo, si la guerra está declarada ó se declarase ó se hostilizase al país. Si el Callao está bloqueado por una fuerza que U. pueda destruir ó al menos obligarla á abandonar el bloqueo será deber de U. hacerlo á todo evento y de todos modos procurará U. entrar al puerto en el caso de no recibir otras instrucciones.

11ª Desde que esté U en las aguas del estrecho de Magallanes debe conservarse al frente del enemigo y navegar con todas precauciones del caso, listo á combatir. Por regla general en todo el curso de su navegacion no debe U. permitir que buque alguno se le acerque dentro de su radio de fuegos sin que esté U. preparado para el

combate.

12º Si en Cádiz no pudiese tomar carbon y no recibiese U. aviso de donde podrá hacerlo, U procurará arreglar el modo de tomarlo en otro puerto adonde se le remita. Prevenido este caso debe U tomar en Montevideo la mayor cantidad posible y economizarlo en el trayecto, siempre que el viento permita á U el uso del velamen. Esta prevencion la seguirá U en general antes de llegar y despues de salir el estrecho, pero tenga U presente que ella no debe estenderse, sobre todo despues de pasado este hasta el grado de tener apagadas sus hornillas.

5
JLB

13º Recomiendo á U el ejercicio continuado de la tripulacion en los cañones y á las diferentes armas, siempre que el tiempo lo permita. Las alarmas frecuentes para prepararla á un caso imprevisto y una disciplina estricta y eficaz para conservar la moral y la obediencia. Encargue U en sus oficiales que siempre, y especialmente con Americanos del Norte y Ingleses, las decisiones prontas energicas y sencillas producen grande impresion sobre ellos y que demas acostumbrados á que los Gefes manden siempre al frente del peligro y paguen de su persona. Esta conducta los cautiva y entusiasma, mientras que la mas lijera trepidacion, un instante de indecision les

inspira hasta desprecio hacia el que las muestra.

14º Para cualquier acaso imprevisto se consultará V. con los Ministros del Perú en los países en cuyos puertos toque. Para este objeto les dirijo los despachos inclusos.— También remito carta de crédito de Thomson Bonar & Cº para que gire V. sobre ellos por los desembolsos que ocurran, conservando V. las dos mil libras esterlinas que en dinero le hago entregar, mil a cada buque, para gastos pequeños, de la que dará V. cuenta al Gobierno.

15º Estas instrucciones se comunican al Comandante de la "Unión" para su inteligencia y para ~~cualquier caso~~ (~~ocurrencia~~) pero es entendido que el referido ~~Comandante~~ a órdenes de V., como de mayor graduación, deberá V. considerarse el Jefe de los dos buques y dar al de la "Unión" las órdenes del caso. A falta de V. el Comandante de la "Unión" lo reemplazará en ese cargo.

16º Encargo de V. y del Teniente Grau la mas estricta reserva respecto a todos los puntos de estas instrucciones y muy especialmente respecto a los puertos en que deben tocar, que no podrán ser comunicados á persona alguna ni aun á las familias de V. en el Perú. De esa reserva puede depender la seguridad de estos buques y el buen exito de su viaje.

Dios guarde a V.

F. L. Barreda

Instrucciones que para el viaje de Plymouth al Callao de las cañoneras *América* y *Unión*, mandó al comandante Pardo de Zela el ministro en París y Londres, Federico Barreda.

de los blindados *Stonewall* y *Tennessee*, "u otros que sean de similar condición", y dos fragatas de madera del carácter de la *Hartford*, o en su defecto de dos corbetas de la clase del *Kearsage* (famoso vencedor del *Alabama*)[174]. No se encuentran más documentos al respecto, lo que parecería indicar que la gestión fue infructuosa.

Corresponden a este lapso cronológico y, más aun, al que se podría llamar "de la guerra con España", las adquisiciones del *Huáscar* y la *Independencia* y del *Atahualpa* y *Manco Cápac*. Como tanto al enjuiciar los procedimientos generales de compras de buques que empleaba el Perú, como al describir el material a flote que existió durante el período que estudiamos, hemos referido las circunstancias que rodearon la compra de esos buques, así como sus características, nos abstenemos aquí de repetir esas informaciones. Añadimos que la disponibilidad en que el *Huáscar* y la *Independencia* se hallaron a principios de 1865, fue motivo de honda preocupación para España, a juzgar por la atención que sus agentes diplomáticos en Europa ponían sobre los movimientos de esos buques y, más aun, sobre la manera más adecuada para neutralizarlos mediante gestiones con los altos funcionarios del gobierno británico[175]. También proporcionamos algunos datos cronológicos y de referencia.

En vista que los comisionados no habían conseguido comprar ningún buque de tamaño apreciable como la *Numancia*, (pues la *América* y la *Unión* no lo eran), a mediados de agosto de 1864 Salcedo expuso la situación a los miembros del cuerpo diplomático que nos representaban en Italia, Bélgica, Francia y Estados Unidos, dándoles a saber que era su opinión no esperar que Lima resolviera la situación a base de los informes que se le podían mandar, sino ordenar de inmediato la construcción de un monitor. Las personas consultadas estuvieron de acuerdo con la propuesta y el Ministro del Perú en Londres autorizó a Salcedo para que contratara un buque de esa clase, que desplazara 1,100 toneladas, tuviera máquina de 300 caballos de fuerza y montara dos cañones 300 pdr. en una torre. Tales características las tomó Salcedo de los "oficiales de más crédito de la marina inglesa", quienes opinaban que monitores de esa clase, que maniobraran bien, y fueran rápidos, tenían las más grandes condiciones para la lucha. Con habilidad, Salcedo logró que las propuestas bajaran de 96,000 libras esterlinas a 71,000 pagaderas en cinco plazos. En estas condiciones y con promesa de acabarlo en doce meses se con-

trató la construcción del que sería famoso monitor *Huáscar*, con la prestigiosa casa Lairds de cuyos astilleros había salido el célebre corsario norteamericano *Alabama* y, recientemente, siete buques para el gobierno inglés[176].

La vigilancia de la construcción del *Huáscar* la tomó directamente el comandante Salcedo, realizándola con la experiencia que le daban comisiones similares que antes había desempeñado. A finales del año 1865 la obra se hallaba tan avanzada que Salcedo esperaba que todas las cuadernas estuvieran colocadas durante los finales de enero, con lo cual podía comenzarse a forrar el casco porque ya estaban preparadas las planchas necesarias para hacerlo[177]. En nuestra relación historiada se consignan abundantes datos sobre este buque, así como respecto a la *Independencia*. En el capítulo que trata de los heterodoxos procedimientos de las adquisiciones navales en cuanto a la busca del poderío marítimo, además, hemos relatado el viaje que *Huáscar* e *Independencia* hicieron en 1865, de Londres a Valparaíso, para incorporarse en la Escuadra Aliada.

Mediante resolución suprema de los últimos días del mes de mayo de 1864 se aprobaron las contratas celebradas en Londres de "un buque blindado y sus máquinas y calderas". El contratista fue la firma Samuda y la máquina fue manufacturada en los talleres de Peen e hijos. Este buque fue la *Independencia*[178]. A partir de los mediados del año 1865 es posible seguir su construcción, proceso que vigilaba el capitán de corbeta Aurelio García y García, a través de los informes que dicho jefe envía a Lima. La correspondencia consultada permite advertir que aunque se puso a órdenes de Salcedo a todos los jefes y oficiales que estaban en Londres[179], esta disposición no se hizo efectiva en el caso de García y García, quien enviaba directamente los informes sobre construcción de la *Independencia* al ministro de Guerra y Marina. Es difícil adivinar si fue esa situación el resultado de desavenencias anteriores entre Salcedo y García y García, o si fue la causa de la odiosidad que existió del uno al otro según lo da a saber Basadre. También se advierte en esa correspondencia que García y García poseía conocimientos técnicos y visión naval que superaban los que pudieron tener otros jefes de su época, especialmente Salcedo. La misión que García y García tomó a su cargo acabó de completar su información como jefe de marina porque le tocó vivir en Inglaterra en circunstancias en que se realizaban importantes cambios en la marina de guerra de este país. No hacía mu-

cho que se habían lanzado los buques de la clase *Royal Sovereign*, con sus cañones de 13.5 pulgadas en barbeta y se estaba en proceso de recortar ese primer acorazado. Se hallaba ya en servicio el *Achiles*, considerado por entonces "el mejor de la marina británica", que García y García tomó como modelo para la construcción de la *Independencia*. En cuanto al armamento naval, tuvo este jefe peruano la oportunidad de ver los ensayos de la nueva artillería rayada que estaba suplantando por completo a la de ánima lisa.

A mediados de 1865 la *Independencia* tomó forma. Había concluido de forrarse la cubierta de la batería y estaba bastante avanzada la del sollado. La colocación del blindaje inferior había llegado a los fines del casco y se hallaban encurvadas y listas las planchas para terminar este trabajo y el de las cubiertas, con lo cual se podría lanzar el buque, a tal punto que estaban preparadas las correderas de deslizamiento[180]. El 16 del mismo mes otro informe señaló que ya se habían colocado 138 cuadernas y gran número de las trabazones interiores, así como daba a saber que no obstante las protestas del cónsul Kendall, García y García había concertado directamente con la casa de William A. Armstrong la construcción de los cañones y pertrechos eliminándose en el pago toda clase de comisiones. El 1º de octubre comunicó que quedaba concluida la colocación de las cuadernas del buque, todo con material noble y mediante un trabajo esmerado que García y García había vigilado diariamente en el astillero. En esta misma comunicación pidió que se le autorizara para contratar un primer maquinista que se habituase a la máquina que se estaba construyendo para la *Independencia*. El 1º de diciembre quedaron listos el forro exterior y los ajustes de baos y mamparos de las siete secciones interiores en que estaba dividido el buque. Quince días después pidió ya oficiales, que deseaba muy bien preparados desde el punto de vista técnico, para dotar el buque. Dio algunos nombres de aquellos que podrían añadirse a la dotación en la cual ya se encontraba el teniente primero Miguel Grau[181].

Tocó al Perú ser el primer país, según creemos, que aprovechó en el combate naval las minas submarinas y los botes-torpederos que los norteamericanos habían utilizado durante la larga y enconada guerra civil que tuvo lugar en su país. El empleo que nosotros hicimos de esos medios ofensivos se dará a conocer cuando tratemos del combate del 2 de mayo de 1866 en el Callao. Pero co-

rresponde al período cronológico que estamos tratando, la preparación para usar tales armas. El asunto se remonta al 23 de mayo de 1864, en que el ingeniero José Cornelio Borda, a quien ya hemos mencionado, envió al ministro de Guerra y Marina un proyecto que pasó a la consideración del Comandante General, quien por entonces era el capitán de navío Domingo Valle Riestra. Borda proponía la construcción de veinte o más minas submarinas (a las que llamaba "máquinas infernales") "que se colocarían en la bahía, distribuidas como lo juzgue el Almirantazgo, [de tal manera] que en las maniobras [de ataque] pasaran por sobre ellas los buques de la escuadra enemiga". Estas máquinas se harían estallar desde uno de los fuertes, mediante una trasmisión de energía eléctrica. Con un teodolito, que debía tener el Gobierno, se averiguaría desde uno de los fuertes, tomando el azimut y ángulo de depresión, el momento en que un buque se hallara sobre cualquiera de estas máquinas para instantáneamente producir la explosión. El azimut y ángulo de depresión serían las coordenadas de los puntos donde estarían colocadas las máquinas infernales. Cada una podría componerse de una bomba de hierro sumergida a poca distancia de la superficie del agua. La bomba sería de un metro de diámetro, con un espesor de 1 decímetro en sus paredes y [estaría] completamente cargada de pólvora. En estas circunstancias tendría 1,983 kgs. o casi 2 toneladas de hierro, 268 kgs. de pólvora, que al estallar bajo un buque lo haría volar. Manuel López, americano, y J. Cornelio Borda, ingeniero civil y militar, exponen en un documento que por entonces cursaron que interesados en el honor y buen nombre de la nación peruana y deseando contribuir en lo posible al castigo de los piratas españoles, dicen, que ultrajaron la dignidad e insultaron el pabellón de la República con el hecho perpetrado el 14 de abril en las islas Chincha, proponen lo siguiente: "1º) Construir 30 máquinas infernales explosivas conteniendo cada una bajo su cubierta 10 quintales de hierro y 20 quintales de pólvora. 2º) Estas máquinas serán flotantes y sumergidas bajo la superficie del agua, a la profundidad que se estime conveniente. 3º) Se colocarán dichas máquinas distribuyéndolas en la bahía del Callao en un radio que no pase de un cuarto de legua de los fuertes, en los puntos que al efecto determine el Almirantazgo. 4º) Se montará también en uno de los fuertes y en el lugar que se crea adecuado, el aparato eléctrico, conductores, electrodos, excitadores, bobina electrogalvánica y demás enseres que se necesitan para desde allí pro-

ducir la inflamación y explosión alternativas de cada una de las máquinas infernales. 5º) Se montará además en el mismo fuerte otro aparato que sirva para determinar el momento preciso en que un buque cualquiera se encuentre sobre alguna de las 30 máquinas indicadas. 6º) Todo lo expuesto se entregará arreglado y colocado a satisfacción del Gobierno, haciendo las experiencias previas que para el efecto se necesitaren, en el término de 40 días, contados desde la fecha en que se firme el contrato. 7º) Los contratistas se obligan a enseñar e instruir a dos oficiales que el Gobierno designará, en el manejo y uso de dichos aparatos". Añaden que se les pagaría por cada máquina, 4,000 pesos y que estos aparatos son de gran duración. El 27 de junio un decreto supremo dispuso que se practicase el experimento "con dos bombas de menor dimensión", para lo cual Borda pidió la entrega de mil soles[182]. Quizás lo que había ocurrido, o los preparativos que se estaban realizando, llegaron a oídos de Benjamín Vicuña Mackena cuando pasó por el Perú y luego hizo contacto con los oficiales de marina nacionales en el viaje que en noviembre de 1865 realizó a los Estados Unidos comisionado por el gobierno de su país para adquirir armamento. Ocurriera eso o no, la contratación que hizo en Nueva York, de personas conocedoras de la preparación de minas submarinas y de torpedos, resultó beneficiosa para el Perú pues hemos comprobado que por lo menos uno de los norteamericanos que Vicuña Mackena enviaba a Chile se quedó en el Callao y contribuyó al minado de la bahía. Los detalles del empleo de los norteamericanos fueron los que pasamos a relatar. Según el informe sobre su comisión en los EE.UU., que Benjamín Vicuña Mackena entregó en Santiago el 25 de agosto de 1866, el 21 de diciembre de 1865 despachó de Nueva York a los oficiales de la marina confederada Reed, Mason y los ingenieros Hall y Triggs, todos ellos expertos en el uso de torpedos, con algunos de éstos que allí fueron construidos y llevando ciertos utensilios indispensables para confeccionarlos. Iban con ellos un ingeniero mecánico y un herrero[183]. Como ocurrió la coincidencia de que este personal embarcó en Panamá en el mismo vapor de la P.S.N.C. en que regresaba el teniente de navío español Cecilio Lora, por éste se sabe que algunos de los americanos destinados a Chile se quedaron en el Callao y el resto siguió viaje[184]. Añade Vicuña Mackena que como los torpedos fabricados en Nueva York "se habían hecho muy a la ligera", compró un bote-torpedo en diez mil pesos papel moneda. Hizo que allá también se cons-

truyeran "diez y ocho magníficos torpedos a razón de sesenta pesos cada uno y se adquirió una batería eléctrica con dos millas de alambre apropiado". Añade que todos esos elementos se mandaron, a cargo de Mr. Dowe (agente de H. Meiggs) en el vapor que salió de Nueva York el 11 de enero de 1866. Como la administración del ferrocarril se negó a transportar por el istmo el bote-torpedo, se le desarmó mandando a Panamá la maquinaria[185]. También aquí se comprueba el dato: un "enorme torpedo" que llegó de Nueva York el 18 de enero de 1866 fue embarcado en el vapor *Limeña*, que salía para Valparaíso, acompañando a Mr. Dowe[186].

Si se logró de manera apropiada comprar en el exterior los buques que el país necesitaba, no fue menos eficaz la tarea que se realizó en el Callao para poner en condiciones de combate las abandonadas fragatas y los pequeños vapores con que contaba la Marina de Guerra. Quizás si esta parte de la preparación de la Armada para una guerra fue más difícil y meritoria que las adquisiciones en el extranjero, a causa de la carencia de artículos navales en el mercado peruano, de la premura que existía y de la inseguridad que reinaba en el puerto con respecto a todos nuestros buques pero muy particularmente en relación con la *Callao*, el *Victoria* y el *Loa* que se encontraban llenos de obreros y desarmados, lo cual los podía hacer fáciles presas ante un ataque verificado por los buques españoles o ser volados por saboteadores. De allí que apenas fue posible la Comandancia General de Marina dictó apropiadas precauciones de seguridad[187].

Según un comentario sobre la situación, que publica en diciembre de 1864 en forma anónima *El Chalaco*, pero en relación al cual todo indica que el autor era un marino, los aprestos comenzaron el 23 de abril de 1864, "a lo menos algunos de ellos". Se queja el expositor que no obstante existir en servicio varios jefes y oficiales con experiencia en construcciones navales adquirida en el extranjero, "no se pensó en reunir a los jefes..., con los encargados de trabajar nuestros buques", lo que en nuestro concepto pudo deberse a que ya el Perú vivía en una guerra civil. El hecho es que en realidad no se creó una junta de inspección y consulta "que autorizara los planos, modelos, orden de construcción..., compuesta de marinos ilustrados". De allí, según el articulista, y del hecho que en ocho meses se cambiara tres veces al Comandante General de Marina, las resaltantes faltas que señala, como que el *Loa* no diera en su segunda prueba sino la mitad de la veloci-

dad que desarrolló en la primera, y la inconsulta medida de haber entregado la reconstrucción de la fragata *Callao* a los contratistas Crosby y Renton con pésimos resultados posteriores que obligaron a hacer, a la postre, lo que debió haberse verificado al inicio: como Renton y Crosby "fugaron del Perú", se dispuso que los trabajos siguieran "por cuenta del Estado y bajo la dirección de la Comandancia General de Marina"[188]. No fue esa nota periodística la única crítica, sino una entre varias. La del 23 de ese mismo mes y año, que fue también anónima, expresó que "los pocos buques que comprenden nuestra escuadra se hallan fondeados en el mayor desorden y de tal modo que en caso de tener que romper los fuegos se estorbarían los unos a los otros y todos a las baterías de tierra". Añadía más allá que "si durante la noche tuviéramos una sorpresa, débil resistencia podían oponer algunos de nuestros buques que después de contribuir con el contingente de hombres que les está señalado [para cooperar en los trabajos de la *Callao* y otros buques], no les queda abordo ni la gente necesaria para cubrir la mitad de su artillería"[189]. Esta última parte de la crítica quizás no fue exactamente justificada, pues si el personal naval no hubiera trabajado de la manera esforzada en que lo hizo, la situación de nuestra escuadra hubiera resultado lastimosa. Justicia es reconocer la hidalga actitud de los españoles que en lugar de aprovechar esas circunstancias para pulverizar a nuestros buques, a pesar de su sufrida situación prefirieron arriesgar su escuadra en un duelo caballeresco el 2 de mayo de 1866.

Considerada desde un punto de vista técnico, la tarea realizada en el Callao durante el segundo semestre de 1864, para rehabilitar una fragata reflotada, convertir un vaporcito en monitor y construir enteramente otro monitor, despierta admiración. No tanto por el papel que estos buques desempeñaron en la guerra, cuanto por la demostración de los conocimientos y de la adaptabilidad que en menos de quince años el personal peruano había adquirido con respecto a los buques de guerra de vapor y a su blindaje. Sin disponer en el Callao de un dique o de un sólido muelle de atraque, teniendo que realizar con cabrias algunas faenas delicadas como reemplazar ejes o instalar calderas, se cumplieron satisfactoriamente los planes que se habían trazado. El Perú carecía de los dos elementos que eran indispensables para efectuar esas obras: hierro y madera. Tenía que traerlos de lejos, a través de océanos que no dominaba. Se hallaba así, en una situación semejante a otra que se menciona para alabar a nues-

tro enemigo: la falta de bases de apoyo en que se encontraba la escuadra española. Como lección ejemplar vale la pena estudiar algo al detalle esta parte del fructífero esfuerzo que se hizo en el segundo semestre de 1864. Aquí nos limitamos a ofrecer un resumen, basado en valiosos documentos que hemos hallado en el Archivo Mariátegui. Se trata de cuarenticinco expedientillos que comprenden un promedio de ocho folios cada uno. Cada expedientillo, a su vez, corresponde a un día o a una semana de los meses de setiembre a diciembre de 1864, y en los folios que contienen se detallan los trabajos (de recorrido, o renovación, o construcción) realizados durante los días laborables, en turnos diurnos y nocturnos, en la fragata *Callao* (*ex-Apurímac*) y en los vapores *Loa* y *Victoria*[190].

Para la obra que se debe realizar en cada buque hay una firma comercial que ha tomado la contrata (Renton y Crosby para la *Callao*, Backus para el *Loa*, Ramos para el *Victoria*); pero del examen documentario puede deducirse que, sobre todo en el caso de los dos primeros buques, la tarea de esos contratistas es mayormente logística y administrativa. Son ellos quienes con la ayuda gubernamental adquieren en el exterior (Inglaterra, Estados Unidos, Chile) la apreciable cantidad de material que insumen las obras, aunque una parte de tal material lo proporcionan los almacenes del Arsenal y de los pontones dependientes del mismo (el *Martina*, sobre todo). Son ellos, también, quienes hacen los pedidos de confección o de reparación de piezas metálicas, a los talleres privados de Canevaro o de la *Pacific Steam Navigation Company*, o a los talleres gubernativos de la Factoría Naval de Bellavista o de la Escuela de Artes y Oficios que se acaba de crear. También abonan las planillas de pago del personal de maestranza que día y noche trabaja en el interior de los buques. Pero, en cambio, una buena parte de la tarea técnica (directiva y manual especializada), así como todas las faenas marineras están en manos de personal naval militar aunque oficialmente la Marina de Guerra no es responsable de las obras. Son jefes de marina (Manuel Ferreyros, por ejemplo) quienes actúan como "inspectores" de las obras. Son oficiales (Hercilio Cabieses, Ruperto Alzamora, Raymundo Cárcamo, Federico Palacios) los "encargados de los trabajos" en cada buque. Son los maquinistas y mecánicos ingleses al servicio de la marina, los directos colaboradores de ese personal superior. Diariamente, por último, grupos de tripulantes del *Ucayali* y de la *Amazonas* van a prestar su ayuda a la *Callao*, al

Loa y al *Victoria*. Al mediar octubre se nota un caso de cooperación internacional: el Encargado de los Trabajos en la *Callao* informa a su superior jerárquico que los "Voluntarios de Chile" están "rascando y arreglando la batería"[191], una de las muestras de colaboración que dan nuestros amigos chilenos hasta que la situación internacional que se presenta en su país los obliga a regresar al mismo. La dualidad de mando y los impropios canales que se utilizaban quedan de manifiesto al considerar un oficio de mediados de 1864 en que el Comandante General de Marina expresa al ministro de Guerra y Marina que su oficina "no se ha entendido en nada relativo a la construcción del monitor", por lo cual trascribe su comunicación al general prefecto de la Provincia Litoral[192].

Si en los primeros años republicanos se construyeron en nuestra costa buques de 150 pies de eslora (y no hemos encontrado muestra de que así hubiera sido) esto pudo ocurrir por excepción. Debido a esta falta de experiencia fue una audacia de los hermanos Ramos dejarse arrastrar por su entusiasmo patriótico, comprometiéndose a construir el *Victoria* que, además de dimensiones mayores que las embarcaciones hechas antes en el Perú, tenía que presentar una gran resistencia estructural para llevar en forma eficaz artillería de grueso calibre colocada en una torre, así como pesado blindaje de planchas metálicas. Esto se logró, para satisfacción nacional, y no es de extrañar que tal hecho despertara el orgullo chalaco. Detalle interesante fue lo referente a la "grada" (¡honor al mérito!). Según un expediente que se formó como consecuencia del reclamo por daños y perjuicios que presentó el súbdito español D. José Landabaso y que hemos hallado en nuestro Archivo Histórico (Expediente administrativo. "Propietario de terreno en reclamación". José Landabaso), el 16 de agosto de 1864 se construía el *Victoria* en un terreno que aquél poseía "por Pescadores", dentro del recinto de una pequeña fábrica de chocolates. Parece ser que temeroso, dada su calidad de chapetón, Landabaso comenzó dando grandes facilidades y ayuda gratuita; pero al constatar más tarde la bondadosa disposición del Perú para con los españoles residentes, quiso hacer su agosto.

Tanto los planos cuanto la técnica de construcción del *Victoria* estuvieron destinados a lanzar al agua un *monitor*. Cabe dudar sobre si se consiguió la aspiración, pues su escasísima velocidad lo acercaba más a una batería flotante que a un buque de aquel tipo. Esto no va en desmedro de la obra realizada puesto que se

tropezó con una dificultad insalvable al no disponer de una máquina marina, y se le instaló una de locomotora. Para realizar esta adaptación sobraron ingenio y habilidad técnica. Pero, desgraciadamente, no había cómo aumentar la potencia efectiva de la máquina propulsora, y no era prudente disminuir el blindaje para aligerar el peso del buque. Según se advierte en los informes de trabajo de que disponemos en el Archivo del Museo Naval, ese blindaje se instaló, en los costados, en tres capas de planchas que variaban entre 1/2" y 3/4", y en una sola capa en la cubierta, según parece. El número de planchas que se empleó puede imaginarse si se tiene en cuenta que durante la semana que concluyó el 24 de octubre de 1864 se colocaron en la cubierta 2,344. Es digno de anotarse que fue en este buquecito de construcción casera donde primero se empleó en el Perú una torre giratoria. La base pesaba 8 toneladas, su blindaje era de 3 1/2", interiormente tenía "una defensa de madera, de dos pies de altura y un declive de 45°", y protegía un 68 pdr. de ánima lisa. El 12 de noviembre de 1864 se probó el mecanismo de giro de la torre, con resultado satisfactorio.

Parece que estando ya el *Victoria* en construcción se tuvieron ciertas dudas sobre la propiedad del medio de propulsión que se iba a emplear. El 30 de abril los hermanos Ramos pidieron a los ingenieros Carlos Forbs, John Frazer, Alejandro Mckenzie y James Sutherland su opinión sobre la potencia que desarrollaba la locomotora (La Magdalena) que se iba a instalar en el buque. Estos técnicos opinaron tomando por guía la obra *La máquina de vapor*, por Bowrn, y haciendo cálculos a base de las dimensiones de las calderas y cilindros y de la presión que desarrollaba la máquina dictaminaron que La Magdalena tenía "positivamente tres veces más poder para impulsar al monitor a 8 a 9 millas por hora". El ingeniero del Estado Genit S. Backus, después de reunir a varios ingenieros de los buques, también el 30 de abril, informó que opinaba que las condiciones de una locomotora eran muy diferentes a las de una máquina marina, así como las calderas para una u otra, habiendo diferencias apreciables en los tamaños de los cilindros de vapor y que, por tanto, el único uso al que se podría dedicar el *Victoria* podría ser "defensa de la costa moviéndose en una mar muy tranquila y protegido por los cañones en los fuertes y baterías". Añadió que no se podía pronunciar con respecto a los planos porque aunque eran defectuosos, el señor Ramos pensaba cambiarlos conforme conviniera. El señor Guillermo McDonald ("constructor") opinó que consideraba muy só-

lida la estructura del *Victoria* pero que no se encontraba capacitado para juzgar lo relativo al sistema de propulsión que se iba a emplear[193].

Antes que el año termine, con grupos de gente de maestranza que durante el día están compuestos de hasta 200 hombres y en la noche de 60, en octubre y noviembre se forman las carboneras, la santabárbara y los camarotes; se arma la torre y se instala el condensador para las máquinas. Conforme el avance del casco lo permite se continúa el blindaje, habiéndose ya colocado 158 platinas grandes empernadas en el costado de babor[194].

Según Melo[195], terminado ya el *Victoria* participó en el combate presentando las siguientes características: estructura "muy cargada de madera" que "desplazaba unas 300 toneladas. Su capacidad ofensiva era dada por un cañón 68, de ánima lisa, colocado en una torre giratoria situada al centro del buque, y un espolón. Su obra defensiva estaba constituída por un blindaje de rieles. Su máquina era el resultado de la adaptación de una locomotora, a fines de propulsión naval".

Gerrit S. Backus era un norteamericano, ingeniero civil de ferrocarriles, puentes y caminos, que estaba al servicio del Estado. Según propia manifestación escrita, ante el "agravio hecho a la república" y porque "hirvió en sus venas el coraje" se ofreció para hacer la transformación del *Loa*. Recibió el buque el 26 de abril y le tomó un mes sacarle las calderas y llevarlo al muelle donde comenzó el blindaje a fines de mayo[196]. En la misma comunicación que se acaba de citar, Backus se da por ofendido de que se refieran a él como el "contratista" de la obra pero en realidad venía a serlo, pues recibía el dinero y el material que se empleaban.

La transformación del *Loa* para convertirlo en monitor comprendía cuatro aspectos:

a) Colocarle artillería de grueso calibre, que fuera manejable por personal que quedara a cubierta del fuego enemigo;

b) Recortar el casco en la cantidad que se encontrara necesaria para instalar los nuevos cañones en una plataforma de tiro que fuera lo más baja posible;

c) Blindarle los costados, casamata y cubiertas; y

d) Colocarle un espolón.

Es fácil comprender que esa tarea estaba lejos de ser sencilla. De allí que su costo resultara apreciable. Entre mayo y agosto de 1864 se tuvo que dar al contratista Backus, para lograr que reali-

zara aproximadamente un 60% de la obra, la cantidad de S/. 253,486.3. Este valor total se había apreciado en entregas de dinero, directamente o a través del Cónsul del Perú en Valparaíso; en pagos a la empresa del ferrocarril del Callao a Lima, por rieles; en partidas del débito por madera tomada del material existente para el muelle y el dique, así como por hierro, una máquina de vapor, cigüeñales y otros materiales recibidos de los almacenes navales, y en pagos hechos a la Factoría de Bellavista[197].

Los cambios estructurales, que en resumen significaban colocar una sobrecubierta blindada y tan fuerte que pudiera resistir las casamatas y el blindaje, obligó a reforzar los fondos y la sobrequilla, principalmente en la bodega, donde se colocó un entablillado corrido con diecisiete puntales y siete tanques de fierro, así como el sollado en que se instalaron durmientes, baos y rumbos a fin de soportar el peso de la casamata y del cañón de proa. Gracias a tales medidas y a la disminución del peso original del buque, la cual se había obtenido al cortarle y eliminarle una parte de la obra viva, este vapor pudo recibir la carga de la casamata de proa que llevaba un cañón de 110 cm., de ánima lisa, así como resistir el peso de la popa, de un cañón 68 pdr., y de la torrecilla de mando. Hay que añadir a ellas el peso del blindaje de los rieles que protegían totalmente los costados; el de las planchas de hierro que cubrían la sobrecubierta y también revestían los costados, así como el techo de las casamatas, y de las platinas dobles, de 1", que reforzaban la proa en la parte en que el espolón se había colocado mediante cuatro barras de 3" en cuadro.

El 25 de octubre de 1864, con asistencia del Presidente de la República y aún inconcluso y sin artillería ni pertrechos, se verificó un corto viaje de prueba del *Loa*, que resultó satisfactorio, logrando desarrollar la máquina 8 nudos de velocidad. Un mes después, con su artillería, munición y pólvora a bordo, y habiéndose terminado el blindaje, se realizó otro viaje en que el cañón de proa disparó 4 balas y uno al de popa, con buen resultado, hallándose que la velocidad había disminuido a 7 nudos. Es de notar que entre las interesantes innovaciones que se habían introducido en el buque, se hallaba haberlo provisto de "dos miras con sus tornillos correspondientes", para la puntería de los cañones.

Entre el 10 de junio y el 26 de julio de 1864, en diversos buques se recibieron 1,333 planchas y 511 platinas, con un peso total de 3,988 quintales y 44 libras, para el blindado del *Loa*[198].

En octubre de 1864, 230 hombres de maestranza y 72 que trabajan en la "Factoría del Muelle" refuerzan la bodega y sollado del *Loa* con madera resistente, colocan el último forro de madera a la carroza de estribor y el segundo forro a la de babor, trabajan en la sobrecubierta de popa para montar un cañón de 68 y calafatean las costuras de los forros que se han puesto. Se han colocado en la carroza, a estribor, 20 rieles y en la parte superior de ésta 25 más, presentándose diez[199]. A principios de noviembre el contratista Genit Backus pide "indispensablemente" 10,000 pesos a cuenta, para pagar a los proveedores de material[200]. Pocos días después se da a saber que, utilizando grupos de maestranza que varían entre 150 y 200 hombres, se ha seguido rellenando el fondo del sollado y calafateando la cubierta del mismo. Se han colocado rieles en la porta de proa, así como la cureña del cañón de a 100, y se han cortado las cabezas de los remaches de ambas cubiertas blindadas[201].

A mediados de noviembre de 1864 el Gobierno quiso conocer cuándo terminarían las obras del *Loa* y del *Victoria* así como la suma que aproximadamente se necesitaba invertir para la conclusión[202]. Con este motivo se cruzaron varias comunicaciones que resultan bastante informativas. José Tomás Ramos Larrea y Manuel José Ramos eludieron dar una respuesta afirmativa y en cuanto al segundo punto hicieron saber que les era urgente la entrega de 20,000 pesos para hacer un pago a la Fábrica de Piedra Liza. En cuanto a Backus contestó que si lo necesitaban para que se batiera, el *Loa* podía estar listo dentro de cinco días, y que la cantidad aproximada que precisaba era de 75,000 pesos. Añadió, comprobándolo, que él no había especificado nunca un plazo de entrega fijo, comentando que no existía demora en cuanto a este buque, si se tomaba en cuenta el tiempo que se había empleado en los Estados Unidos para blindar el *Marymac* y el *Tennessee*, a pesar que allí había operarios diestros y no se daba la situación que en el Callao, donde la intervención de muchas autoridades significaba un obstáculo no pequeño. Las oficinas fiscales dieron a saber que la inversión hecha hasta el 16 de noviembre era de P. 411,580 en el *Victoria* y 364,823 en el *Loa*[203]. Entre el 17 y 18 de noviembre se reunió la Junta de Obras, formada por los jefes de marina en servicio que tenían la más alta categoría, acompañados del Tesorero de la Provincia, la cual solicitó datos informativos. Antes que los obtuviera, en *El Comercio* del 24 de noviembre apareció la reproducción del informe que Backus había presentado.

El hecho de que este funcionario público diera a la prensa tal documento, y que en el mismo expresara que "el *Loa* podía con toda seguridad pelear ese día contra toda la escuadrilla de Chincha, auxiliado por el *Tumbes* y *Lerzundi* para cualquier emergencia", aseveración que carecía de todo respaldo técnico, produjo mucho desagrado en el mundo naval y oficial, ocasionando la censura del ingeniero Backus[204]. El mencionado informe decía: "El *Loa* está expedito para pelear con toda ventaja: solamente faltan las dos puertas (*sic*) que quedarán concluidas muy pronto, i aún cuando no lo estuvieran, no hacen la menor falta, porque el único peligro que hay es que entre una bala cuando esté abierta i como tiene que abrirse para hacer la puntería i fuego, en ese momento es lo mismo que si no tuviese puertas. Mientras se carga el cañón, se pone el buque de costado y no hay ni puede haber el menor peligro..."[205].

El 27 de noviembre los buques zarparon del Callao a hacer un corto viaje de prueba "y como resultado de la misma decía un periódico: 'Entre los buques que salieron iba el *Loa* que puede considerarse hoy como buque de guerra de inmenso valor y capaz de prestar importantes servicios como ariete' "[206]. Tal información parece errada si se tiene en cuenta la comunicación que el día siguiente envió al Comandante General de Marina el Mayor de Ordenes, la cual expresaba: "Como el Ingeniero del Estado Mr. Backus diese por terminada la obra del Vapor *Loa*, según lo publicó en un periódico de la Capital, el Supremo Gobierno tuvo a bien disponer fuese probado ayer, lo que se verificó junto con los demás buques de la Armada. Este buque que tan fuertes sumas ha costado al Estado y el que, según la opinión del referido Ingeniero, bastaría solo para destruir la Escuadrilla Española, no ha correspondido hasta hoy a las esperanzas que en él tenían fundadas el Gobierno y el público.— Ante todo, puedo manifestar a usted que el *Loa* no está terminado, que todas sus municiones están colocadas en la cámara del comandante, pues aún no se ha hecho el compartimiento especial que es necesario para los proyectiles cargados. Su blindaje a popa y proa no está concluido y las portas de popa y proa son tan pequeñas, que solamente podrá su artillería arrojar proyectiles con 25 grados de elevación, defecto capital, puesto que el *Loa* tendrá que colocarse a gran distancia del buque que tenga que batir, lo que es incompatible puesto que, como buque de ariete, tendría que hacer uso de una y otra cosas. Es urgente prolongar las portas quince pulgadas de abajo a

arriba, elevar el montaje de la pieza un pie más, y con estas modificaciones solamente podrá la artillería hacer punto redondo, pues si se intentase bajarla unos pocos grados más, destruiría completamente su cubierta y el buque quedaría inutilizado. Como al aumentar las portas quedará con ellas un gran espacio, será urgente la colocación de las válvulas o puertas, pues que las que se están construyendo al presente quedarán sin aplicación. Además de todo esto, hay necesidad de abrir ventiladores al lado de cada porta, porque en cada tiro del cañón de 110 es tanto el humo que penetra en el interior de la carroza que la tripulación está expuesta a asfixiarse, como se notó ayer.— Por otra parte, a más de lo que con sentimiento me he visto precisado a exponer, tengo que agregar todavía que el *Loa* tiene a su bordo una pequeña cantidad de toneladas de carbón y solamente con ellas el buque se ha sumergido tanto, que ha perdido ya su línea de fuerte y que en lugar de cuatro pies de libre costado que debería tener por los diez y seis de puntal interior que mide, no llegará a diez y ocho pulgadas la parte del firme que tendrá afuera de la línea de agua. Esto y el enorme peso que el casco está resistiendo, son razones para que haga agua en considerable cantidad estando en movimiento, pues se ha visto con profunda pena que ha hecho tres pies de agua en tres horas, o lo que es lo mismo, un pie de agua por hora. Los movimientos o gobierno del buque no son rápidos; esto proviene por efecto del calado, y siendo este mayor, aquéllos serán menos rápidos y su marcha disminuirá como ha disminuido desde la prueba anterior, pues en esa vez el buque andaba ocho millas largas, y en esta seis; sus movimientos entonces fueron veloces, y en esta vez muy tardíos, y describiendo círculos mayores a los que describió entonces. Todo esto, pues, manifiesta que el Ingeniero Backus no ha procedido en el armamento de este buque con la capacidad que él ha querido hacer concebir y no creo que lo haya hecho con el fin de alucinar a los incautos ni de atraer sobre los funcionarios de la Nación la odiosidad que, en las actuales circunstancias, no son susceptibles, sino que siendo Ingeniero civil no ha podido llenar sus deseos en una obra marítima, que no conoce.— Todos estos datos me los suministra el parte del Comandante del *Loa*, que me honro de acompañar a U.S. original.— Dios guarde a U.S. (firmado).— Antonio de la Haza"[207].

En fecha que no hemos logrado precisar exactamente pero que creemos fue en febrero, el *Loa* tuvo en el Camotal una seria

varada mientras se hallaba bajo el mando del capitán de corbeta Juan Manuel Garrido. Este forzó excesivamente la máquina, en su afán de salir con sus propios medios, lo que como resultado disminuyó aun más la velocidad horaria que ya había bajado bastante con el aumento de peso de la coraza y la artillería. El buque fue reflotado gracias a la ayuda que le prestó el U.S.S. *Nyack*, de la Escuadra Norteamericana del Pacífico. Garrido fue sometido a juicio pero, como en otros casos en esa oportunidad, se le permitió tomar parte en el combate del 2 de mayo de 1866[208].

Según Melo el *Loa* se presentó al combate del 2 de mayo con la capacidad ofensiva que le proporcionaba una colisa de 110, de ánima lisa, colocada a proa, "abocada al extremo de la casamata", y un cañón ("¿colisa?") 32 pdr., situado a popa. En cuanto a su capacidad defensiva dependía de su blindaje de rieles "dispuesto en planos convenientemente inclinados", que también cubría la casamata[209].

Como se da a saber en nuestra relación historiada de buques, en 1862 se puso empeño en reflotar la fragata *Callao* (ex-*Apurímac*) hundida en San Lorenzo desde el 17 de diciembre de 1860, con el concurso de elementos y buques de la Marina de Guerra, especialmente del *Huarás*, durante el lapso comprendido entre enero y setiembre de 1863[210] y del transporte *General Plaza*[211], los que cooperaban con los contratistas norteamericanos Crosby y Renton. El 26 de setiembre de 1863 estos lograron "ponerla a flote hasta sacar del agua sus portalones de popa [pudiéndose] ver los de proa". Al achicar una buena cantidad de agua, utilizando varias bombas, en presencia de los comandantes del *Loa* y del *Ucayali* se pudo advertir que la fragata se hallaba bastante bien, no obstante su muy prolongada inmersión, aguantándose sobre sus baos y cuadernas[212].

Después que se consiguió reflotar del todo la *Callao* y llevarla a la bahía se celebró con la firma Renton y Crosby un contrato para la conversión de esa fragata en un monitor, lo cual significaba por entonces blindarla y reforzarla estructuralmente para que recibiera artillería de grueso calibre, como ya se había hecho con varios buques en diversos países. Además de esas obras renovadoras, en el caso de la *Callao* se hacían necesarios ciertos trabajos de preparación indispensables para un buque que había estado tres años y medio sumergido: cambios de cubiertas, de calderas y de algunas piezas de la máquina. Todo esto resultaba

una tarea difícil. Sin embargo, mediante un encomiable esfuerzo se logró avanzar con prontitud. Al finalizar setiembre (1864) fue ya posible dar los primeros pasos para dotar de artillería al buque, sin perjuicio de que continuaran los trabajos estructurales del blindaje, pues se habían mandado construir los cañones en Inglaterra[213]. Las faenas eran realizadas por grupos diarios de maestranza compuestos de más de doscientos hombres y bajo la vigilancia directa de oficiales de marina[214].

La obra que se debía realizar en la fragata *Callao* era seria y de cuantía, comprendiendo un recorrido a fondo que comenzara por remediar los efectos de su naufragio y larga permanencia bajo el agua (reemplazo de la madera sumagada y de las destrozadas calderas, eliminación de las oxidaciones y roturas de la máquina, cambio del eje de cola, hélices y mecanismo del timón), así como la introducción de innovaciones que restablecieran o aumentaran las capacidades ofensivas y defensivas del buque.

La eliminación de algunas piezas vitales del maderamen que se habían echado a perder, debilitó la estructura de la fragata, lo cual no era admisible puesto que se quería dotarla de artillería pesada, de mayor calibre. Esto llevó a un reforzamiento general de la obra viva utilizando puntales, durmientes, baos, cuerdas y curvas de hierro y de madera en la cubierta de batería; colocando partes nuevas en la popa y en la quilla, para un codaste utilizando nuevos remaches en los fondos. Se rehabilitaron las fogonaduras de los palos mayor y mesana y se calafatearon las cubiertas y costados poniendo en estos, cuatro hiladas de cobre. Se colocaron nuevos timón y cabrestante. Se desmontó íntegramente la máquina, reemplazando las partes que se habían deteriorado en ella y en las secciones del eje de la hélice; y se instalaron las cuatro calderas que habían sido compradas en Inglaterra para el vapor *Huarás*. En cuanto al armamento, toda la cubierta de batería se rascó y arregló, reemplazando los cáncamos que en las amuras servían para los palanquines de los cañones, así como los grilletes que se habían debilitado.

Dos fueron las innovaciones de importancia que se introdujeron en la fragata, relacionadas con su capacidad combativa. En la batería se le colocaron seis cañones 68 pdr. y uno igual en caza para lo cual se abrió una porta. En la línea de agua se le puso un blindaje precario, de rieles.

En los últimos días de noviembre de 1864 la *Callao* estaba casi lista para salir a campaña, habiendo embarcado artículos

navales y carbón pero no tenía aún una dotación adiestrada para llevar el buque a una batalla. Este mes los contratistas Crosby y Renton, según el teniente de navío español Cecilio de Lora y otros comentaristas, "se fugaron... cada uno con 75,000 pesos"[215].

La comisión que el 24 de mayo de 1864 se encomendó a Salcedo para que en los Estados Unidos o Europa adquiriera con presteza buques que permitieran al Perú defenderse contra la amenaza española[216], se aprovechó para que este jefe, que había vigilado la construcción de la *Callao*, cuando por entonces se llamaba *Apurímac*, ayudara a comprar la artillería que se quería colocar al futuro monitor. El Ministro del Perú en Londres puso en sus manos tal tarea[217], que Salcedo abordó con todo interés. El 20 de julio firmó un contrato para la construcción de los cañones, y el 8 de agosto, después de conseguir que la casa Green le proporcionara los planos del *Callao*, que ella había construido, Salcedo tomó de muy buena fe una medida que iba a producir dificultades tanto a él como a la Marina de Guerra Peruana: concertó con John B. Palmer y Hnos. la construcción de dos torres blindadas para la *Callao*, por £e 7,000 más los derechos de patentes, lo cual fue aprobado por el ministro de Guerra y Marina[218]. Provocó este paso en falso la omisión por parte de Salcedo de una consulta con la Comandancia General de Marina, y el entusiasmo que despertaron en él las ideas de un capitán de navío británico de fértil y original mentalidad. En 1864, precisamente, Cowper Phipps Coles parecía haber triunfado contra la ojeriza con que el Almirantazgo lo veía, y contra los no pocos enemigos que decían de él que le faltaban conocimientos matemáticos y tecnológicos para convertir en realidad sus ambiciosos diseños estructurales: había cortado el *Royal Sovereign* a la altura de su cubierta de batería, colocándole cuatro torres giratorias, logrando con ello gran publicidad. Salcedo, deslumbrado por Cowles, se incorporó en el coro de sus admiradores. De ello resultó un acierto extraordinario en cuanto a encargarle después el diseño del *Huáscar*, del que en Gran Bretaña se dijo que era el mejor buque que Cowles había producido. Pero, en cambio, estuvo errado Salcedo en comprarle a Cowles la patente para construir dos torres (una de dos cañones y una de un cañón) para el *Callao*, así como en querer que también se cortara este buque en la forma en que se había hecho con el *Royal Sovereign*, lo que muy posiblemente hubiera llevado a nuestro buque a correr la misma suerte del *Captain* de Cowles: hundirse con casi el total de su tripulación[219].

Cuando en Londres Salcedo tiene listos los diversos planos hechos en Inglaterra para la instalación de las torres y para el corte del casco del *Loa*, los manda al ministro de Guerra y Marina[220], siguiendo la mala costumbre, establecida desde muchos años atrás, que los comisionados en el exterior se entiendan directamente con dicho importante funcionario. El Ministro, ignorante de asuntos navales, dispone que se proceda a realizar la obra conforme a tales planos[221], orden que crea una situación de desconcierto que se traducirá en un retardo en la obra que se realiza. El capitán de fragata Manuel Ferreyros, a cuya experiencia en la construcción del *Morona* y del *Pastaza* en Inglaterra se ha confiado la inspectoría de los trabajos en la *Callao*, así como el capitán de navío Antonio de la Haza (quien es el mayor de órdenes), hacen notar al Comandante General de Marina su disconformidad con lo dispuesto, a la cual el contralmirante Mariátegui agrega la suya al oficiar al Ministro[222]. Estos tres jefes se muestran acordes en que hacer lo que Salcedo propone obligará a destruir parte de lo ya avanzado, debilitará enormemente la estructura de la *Callao* y como hasta no instalar las torres no se pueden montar cañones, la fragata será fácilmente destruida mediante un ataque sorpresivo del enemigo. En caso que por cualquier fatal circunstancia las torres no lleguen pronto, expresan, no habría "monitor" ni tampoco habrá fragata armada con cañones cuando se presentara el momento del ataque español. El Comandante General llega a opinar que "se deje la fragata tal como se encuentra, y se le dote con cañones rayados". Disgustado el almirante Mariátegui por el desorden que ha producido el hecho que el ministro de Guerra y Marina no haya verificado a tiempo la apropiada consulta técnica con las altas autoridades navales, llega a expresarle: "Se hará, pues, lo que ordena el Gobierno; pero yo salvo mi responsabilidad; y en lo sucesivo no haré observación de ninguna especie, limitándome únicamente a cumplir lo que se mande"[223].

La firme actitud de los jefes a quienes se acaba de mencionar lleva al general Allende a "prevenir" a Salcedo (24 de octubre de 1864), quien le contesta explicando las causas que lo obligaron a asumir una responsabilidad que consideró adecuada y quejándose de que "sólo se haya atendido a la opinión de los contratistas incompetentes en la materia por ser ajena de la profesión"[224]. Pero, naturalmente, tiene que someterse a las nuevas órdenes ministeriales, que se le han enviado el 16 de diciembre. Quince días

después manda a Lima cuatro nuevos planos con las alteraciones que en Londres se han introducido a los planos anteriores[225].

En abril de 1865 una orden general dispuso que se restituyese a la fragata de guerra *Callao* el nombre de *Apurímac*, que antes llevaba, y que el vapor *Chalaco* tomara el nombre de *Callao*[226].

El 31 de enero de 1866 debió considerarse una fecha importante en la reconstitución de la fuerza naval que durante casi ocho meses había desaparecido por hallarse la mayor parte de los buques en compostura, o rehabilitación, o cambio. Ese día se dictaron disposiciones para completar la dotación de plana menor del *Loa* y del *Victoria* y para proveer de vestuario al personal de los buques *Tumbes, Loa, Victoria* y *Colón*, entregándose al último un cronómetro y un barómetro. También ese día se hicieron los siguientes nombramientos de oficiales: *Loa*, tenientes segundos Manuel I. Espinoza y Manuel Sologuren, y guardia marina Federico Rincón; *Victoria*, alfereces de fragata Rómulo Tizón y Daniel Torre Ugarte, y guardia marina Erasmo López; *Colón*, alfereces de fragata Gustavo Donaire y Francisco Balta y guardias marinas Manuel M. Valderrama y Elías Cabañas.

Aunque el *Tumbes* no fue objeto de grandes cambios, es conveniente mencionar aquí lo que respecta a este vapor, ya que también intervino en la acción del 2 de mayo de 1866 en el Callao. Si se toman en cuenta los antecedentes, hay que expresar que en enero de 1860 había entrado en el dique de San Lorenzo, donde se le cambiaron planchas, se le calafateó y se sustituyó el eje de cola por el que había traído de respeto. En marzo de 1861 se le modificó el aparejo cortándole a los palos trinquete y mesana 10 pies, así como 9 1/2 al palo mayor. También se le cambió mecanismo del timón, colocándole uno de tornillo hecho en la Factoría de Bellavista. En febrero de 1862 se le substituyó la chimenea por una nueva manufacturada en Bellavista, y en agosto del mismo año se le recorrieron los fondos, se le cambió la caldera y se le fabricaron pañoles. Desde su construcción había hecho un servicio muy activo pero en 1864 se le encontró en muy buen estado, considerándose que su casco y máquina podían durar 10 a 15 años más. Sólo se necesitaba una reparación en los soportes del eje de la hélice, para lo que era necesario que el buque entrara en un dique[227], lo que se realizó, quedando así listo para servir en la forma que fuese necesario, por lo que el 6 de junio se le proveyó con cuatro quintales de pólvora de cañón y 2,000 tiros a bala para mosquetones *minnié*[228]. En 1863 se encuentra una solicitud del

comandante de este buque según la cual experimenta la necesidad de armar una lancha utilizando un obús de a 12[229].

Según Melo, el *Tumbes* se presentó al combate montando dos colisas de a 70, rayados, uno en caza y el otro en retirada[230].

Hubiéralo querido el Gobierno o no, el *Loa, Tumbes* y *Victoria*, a los que se clasificó como "monitores", bien podrían haber sido llamados también "baterías flotantes" pues eran muy pequeñas las diferencias que presentaban con los muy lentos buques, fuertemente armados, que los británicos llevaron a Crimea.

La situación planteada por la ocupación de las islas Chincha no sólo obligó a la preparación de los buques de guerra existentes y a la adquisición de nuevas unidades a flote. Fue menester poner similar interés en la defensa del litoral, que por entonces corría a cargo de las fuerzas militares terrestres que, como las navales, no se encontraban en aptitud de empeñarse en una guerra con España. Su mayor debilidad se encontraba en el arma de artillería. José Alvarez Thomas, quien había destacado particularmente en esta especialidad, en una de sus obras, publicada en 1846, había alertado al país sobre lo descuidada que estaba la República respecto a esa rama militar que "se miraba y consideraba con desdén, con fastidio y aun con desprecio", a tal punto que se carecía de una escuela teórica de aplicación para oficiales, y que la tropa "muy pocas veces se ha ejercitado en ... la operación ... de las punterías y jamás en la elaboración de fuegos artificiales"[231]. Expresaba también que había que depositar esperanzas en lo que el presidente Castilla y el ministro Mendiburu podían hacer. Realmente estos pusieron empeño en variar ese estado de cosas, pero al parecer no lograron eliminar todo el mal, pues en su otro libro, publicado en 1860, ese autor militar se volvía a lamentar del atraso, diciendo que ni siquiera se había establecido una escuela para formar oficiales artilleros "a semejanza de la que se ha creado en el servicio naval", pidiendo "la reorganización del cuerpo e informe al proyecto elevado... el 5 de octubre de 1856"[232].

Cuando ya terminaba su segundo período de gobierno el general Castilla se ocupó en forma práctica de la artillería. Nombró en comisión a Inglaterra al coronel Francisco Bolognesi, que sería más tarde el héroe de Arica, quien llevó como ayudante al teniente de guarnición de marina José Torreblanca, quien al terminar su comisión pasó como jefe de las guarniciones del

Huáscar e *Independencia*, por entonces en construcción, incorporándose a la dotación del segundo de esos buques en el cual volvió al Perú en 1866. Antes había ayudado al coronel Bolognesi a comprar para el Perú ocho baterías (32 piezas) de cañones rayados Blakely, 8 pdr. y 6 pdr., 7 pdr. y 6 pdr. y 7 pdr., que se mandaron a hacer a los ingenieros *Fawcet and Preston* bajo la dirección personal del capitán de navío F. Blakely, con quien Bolognesi concertó una amistad que se traduciría en que más tarde siguiera el Perú adquiriendo sus magníficos cañones, junto con los Armstrong. Esas piezas de artillería llegaron al Callao en 1861, como lo hemos dicho en páginas anteriores, mientras que los primeros Armstrong fueron adquiridos algo después pero, en general durante 1863 se descargaron en nuestro primer puerto varios cañones de una y otra marca[233]. Según Zuleta, inmediatamente después de la ocupación de las Chincha, Bolognesi y Torreblanca fueron nuevamente a Europa y de este segundo viaje provenían los cinco Blakely y los cuatro Armstrong que tanto sirvieron en el combate del Callao, el 2 de mayo de 1866, lo que se confirma mediante varios documentos, entre los cuales se halla una carta del por entonces desterrado (en Guayaquil) general Manuel de Mendiburu, quien afirma que él fue quien logró que el presidente Pezet despachara a Francisco Bolognesi a Europa a entenderse con Blakely, en un lapso de cuarentiocho horas[234]. En marzo de 1865 el contralmirante Mariátegui firmó contrato con el británico William Fenton, especialista en cañones Blakely, quien se comprometió a permanecer un año en el Perú "para armar las plataformas de los cañones rayados de once pulgadas" marca Blakely. Se adscribió a Fenton a la dotación de la Factoría de Bellavista[235].

Las dificultades que hubo que vencer no desaparecieron con la compra de cañones ya que otras se presentaban en relación con la pólvora, pues si para las armas de menor calibre existían ya proyectiles con casquillo, esto no ocurría con los cañones grandes que debían utilizar saquetes, fueran terrestres o fueran navales, con lo cual todos dependían de la producción que lograba la Fábrica de Pólvora que en 1850 sólo tenía operables tres de sus cinco molinos[236].

Para sacar la mencionada fábrica de "su completo aniquilamiento", el presidente Castilla mandó a Pedro Mariano Cabello a Europa a fin de que comprara la maquinaria que llegó en 1856, y en 1862 se adquirió la chacra Ansieta en la que se ampliaron los

talleres de construcción de estopines, cebos, fulminantes y cartuchos metálicos[237]. No se limitó el general Castilla a tales medidas. Ignoramos si durante sus gobiernos se llegó a traer cohetes *a la Congreve*, pues el laboratorio de Woolwich antes de aceptar la orden por mil de esos proyectiles, hizo saber "que no pueden servir en ... climas [como el del Perú]", y con ese motivo se citaron los fracasos de los que *Lord* Cochrane quiso emplear y de los que Echenique compró en 1853[238]. Pero, en cambio, se adquirieron cebos, fulminantes, balas y papel impermeable para cartuchos[239]. Pezet, por su parte, se preocupó que se rehabilitara la Fábrica de Pólvora y se montara la maquinaria traída de Europa, pues la situación se hizo grave en 1863 a causa de las bajísimas existencias de pólvora que tenía el país[240]. Fue preciso que el general Mendiburu asumiera la inspectoría y comandancia general, en febrero de 1864, para que se saliera de la pésima situación que existía en las dependencias de esa arma en circunstancias en que el Perú estaba al borde de una guerra. La *Memoria...* que Mendiburu presentó en 1864 da a conocer un punible abandono y desorden, como que los cajones de proyectiles para las piezas rayadas que hacía tres años habían llegado de Europa no se habían abierto para realizar los apropiados exámenes y que la Marina de Guerra tenía allí almacenado "mucho parque de artillería y multitud de granadas y otros artículos"[241]. Con la energía y diligencia que lo caracterizaba, Mendiburu enderezó las cosas y preparó su *Reglamento de maestranza de artillería...* y su *Reglamento para el manejo de los almacenes...*[242].

Dos meses después de la ocupación de las islas Chincha el Gobierno decidió estudiar el litoral con el fin de determinar los lugares más apropiados para establecer una fuerte base militar, así como los puertos que debían ser artillados. Con tal fin se nombró en comisión a los capitanes de navío Diego de la Haza y Ramón Valle Riestra, a quienes debían unirse dos ingenieros del Estado, personal que presentó un informe sobre Samanco, que fue "luminoso" y estuvo acompañado de un plano sobre las obras que se debía realizar, según dio cuenta un documento oficial[243]. Posiblemente como resultado de ese estudio se dispuso fortificar los puertos de Ancón y Arica, dándose el caso que las obras en el último de los nombrados continuaron aun después del combate del 2 de mayo de 1866[244]. Además, y como es de suponer, se decidió fortificar el Callao, tarea que era preciso verificar con cautela

y desarrollando un plan progresivo, puesto que se temían las medidas obstaculizadoras que pudieran tomar los buques de guerra españoles y, además, no se contaba con los elementos materiales, los que fueron llegando progresivamente en especial de Inglaterra. Según un supremo decreto que se halla en el Archivo Histórico de la Marina, fue el 7 de noviembre de 1864 cuando se aprobó un plan integral sobre las baterías del Callao, cuya ejecución se ponía a cargo de los ingenieros del Estado Didier y Arancibia a quienes se ordenó que "destruyeran previamente todas las obras defensivas antiguas" inclusive el castillo de la Independencia, lo que no se cumplió, pues sólo se retiraron los cañones del mismo. Fue a partir de enero de 1866 que se realizó un poderoso esfuerzo para acabar las obras defensivas de ese puerto, trabajando día y noche y contando con una mano de obra fervorosa en la que figuraban ciudadanos de todos los niveles sociales. Pero por razones de comodidad metodológica vamos a presentar aquí en su integridad el sistema de obras militares que se logró concluir durante los últimos días de abril de 1866.

Cuando la fuerza naval española se apoderó de las Chincha, el puerto del Callao no contaba realmente con artillería defensiva, pues no había variado mucho la situación que Alvarez Thomas presentaba en su *Manual*. El "Castillo de la Independencia" se hallaba "completamente desmantelado y desarmado, habiéndose dedicado a servir de aduana, y reducidas sus defensas a sólo la cortina real y los dos baluartes situados frente al puerto, cuyos fuegos... están ahora sumamente limitados por dos edificios erigidos en su inmediación". Por entonces, "los adyacentes fuertes de San Rafael o Santa Rosa (a barlovento del puerto) y San Miguel (a sotavento), que eran pequeños, habían sido completamente arrasados"[245]. Para terminar con esa ficción, y ante la inminencia del ataque español, con los usuales honores y en marzo de 1866 se abatió la bandera peruana del *Independencia* para que asumiera en su integridad su papel de depósito aduanero[246].

Al producirse el conflicto con España continuaba siendo el texto clásico en las fuerzas armadas del Perú el *Manual de Artillería* de Alvarez Thomas, obra excelente para su tiempo, cuya influencia se advierte, en especial en cuanto a sus capítulos 9º y 12º ("Fortificación permanente" y "Las diferentes clases de baterías y artículos necesarios para su construcción") al estudiar las fortificaciones que hubo en el Callao el 2 de mayo de 1866, salvando los vacíos en cuanto a los cañones giratorios y en barbeta, que

acababan de popularizarse en 1864 y que abundaron en ese puerto gracias a las adquisiciones que el coronel Bolognesi había hecho en Inglaterra. Donde más se notó la influencia del libro de Alvarez Thomas fue en las características de las baterías, que eran enterradas, pues resultaban éstas "las menos costosas, de más fácil y pronta construcción, y en la que se pierde menos gente", como dice en su libro. También en conformidad a este, como el terreno era pedregoso se emplearon "sacos terreros" y "revestimientos de salchichones". Según Zuleta, desde diciembre de 1865 hasta el último día de abril, "la artillería de montaña con trabajo al trinquival, afanoso y diario, mulas y otro ligero que se sirve a brazo, sólo se ocupó en la construcción de baterías, rellenando y disponiendo sacos de arena y colocando tepes"[247].

El sistema de fortificaciones del Callao constaba, cuando quedó terminado, de tres elementos, a saber: a) dos *torres* en barbeta, es decir, dos plataformas blindadas, puestas algo elevadas y a cielo abierto, que permitían el tiro hacia abajo, por encima de un parapeto, y que llevaban la santabárbara soterrada. Novo dice de ellas que "rasaban [sus cañones] la parte alta y apenas se distinguían a corta distancia los montajes y sirvientes que quedaban a cubierto"[248]; b) dos *fuertes*, que venían a ser las *tourelles* francesas, es decir, abrigos de hierro o acero orientables en el plano vertical mediante desplazamiento mecánico, que llevaban pares de cañones. Novo las describe como piezas "enormes que se alzaban en plataformas giratorias que les permitían disparar en todas direcciones"; y c) *baterías*, o sea unidades elementales de artillería compuestas de varias piezas, en número variable, situadas tras un terraplén, terraza o reducto formado por sacos de tierra. Algunas tenían un polvorín subterráneo y pequeñas zanjas de comunicación. Los elementos mencionados estaban organizados en una línea de fuego repartida en partes iguales al N. y al S. de la población, tomando el Castillo de la Independencia como eje. En cada uno de los lados había una torre con dos cañones Armstrong 300 pdr. cada una, llamadas La Merced, la meridional, y Junín, la septentrional; y un fuerte con dos cañones Blakely 450 pdr. en cada uno, llamados Santa Rosa, el del Sur, y Ayacucho, el del Norte, defendido cada fuerte con parapeto de tierra. Torres y fuertes eran sostenidos por nueve baterías colocadas entre torres y contando con las piezas que se indican. En el Norte: Independencia, con 6 32 pdr. y Pichincha, con 6 32 pdr.; y en el Sur: Provisional, con 5 32 pdr.; Maipú, con 6 32 pdr., Chacabuco,

con 1 68 pdr. y 7 32 pdr., Abtao, con 6 32 pdr. y Zepita, con 6 32 pdr. que quedaba dando la espalda a la Abtao y cara a la Mar Brava. Además, frente al muelle se armó precipitadamente, en veinticuatro horas, un Blakely 450 pdr. y se le llamó "Cañón del Pueblo". En esta forma, si se enumeran los elementos de Norte a Sur, la línea de fuego contó con los siguientes: batería Independencia, torre Junín, batería Pichincha, fuerte Ayacucho, "Cañón del Pueblo", batería Provisional, fuerte Santa Rosa, batería Maipú, torre La Merced, batería Chacabuco, batería Abtao y batería Zepita, debiéndose advertir que la batería Maipú estaba muy estrechamente ligada al fuerte Santa Rosa en cuyo polvorín subterréneo se proveía de munición, y que la batería Zepita quedaba en tal localización que recibía por atrás y de rebote el fuego de los buques que desde el interior del puerto dispararan contra las baterías Chacabuco y Abtao. Resta por añadir que un elemento muy importante en este sistema de fortificaciones era el hombre que tenía o había tenido contacto con la Marina de Guerra, acostumbrado a manejar cañones más grandes que los de tierra y mejor adiestrado en esos años de decadencia de la artillería militar según nos hace saber Alvarez Thomas, a lo cual hay que añadir otra información que da el general Mendiburu en una carta a F.X. Mariátegui, cuya copia tenemos en el Archivo Histórico de la Marina. Dice que a causa de "el encono rencoroso de Gálvez" contra él (a causa de que había sido el jefe del estado mayor formado por Pezet para combatir la revolución de Prado) se hizo a un lado a los jefes y oficiales artilleros que se habían formado con Mendiburu, citando a los coroneles La Fuente y Carvajal, los comandantes Baraibar, Castañón, Zárate, los mayores Llosa y La Fuente "y no pocos capitanes". No fue de extrañar, por eso, que los marineros y condestables abundaran en la línea de fuego, durante el combate del 2 de mayo de 1866, como lo vamos a hacer ver más adelante, ni que la situación que mencionamos se reconociera en el oficio que sigue: "...Para que las Baterías de esta plaza queden completamente organizadas y en aptitud de corresponder con buen éxito al objeto para que han sido construidas, se necesita dotar las del Lazareto y de La Punta con un Jefe y dos oficiales cada una de ellas, con una compañía más las del Castillo y el fortín de Santa Rosa. Es además preciso y de urjente necesidad que usted se sirva autorizarme para provocar enganche de ciento veintiocho marineros para ocho piezas de gran calibre a razón de diez y seis marineros cada una, en virtud de ser estos más ágiles,

aptos y diestros que los soldados en los movimientos y manejo de los cañones cuando han servido a bordo de los buques de guerra"[249].

11. EL ALMIRANTE SE SUICIDA

El 19 de abril de 1865, en el desolado estrecho de Magallanes, más precisamente en Fortescue, pasaron la noche dos buques de guerra que no intercambiaron el saludo y las visitas que impone el protocolo naval y cuyas dotaciones no debieron dormir muy apaciblemente pues debían vigilarse recíprocamente. Se trataba de nuestra flamante corbeta *América*, que venía a incorporarse en la Marina de Guerra del Perú en compañía de la *Unión* a la cual estaba esperando, pues había tenido que volver a Río Janeiro para reparar una avería, y la hermosa fragata blindada *Numancia*, también nueva en la Armada Española, que se hallaba rumbo al Callao en un viaje hazañoso que la cubriría de prestigio. Era un buque de guerra de primera clase, recién concluido enteramente el 4 de febrero de 1865, con sus 7,500 toneladas, ocho calderas, 1,000 caballos nominales de fuerza, 13 nudos, coraza que comenzaba a 2,30 bajo la flotación, con 8 hiladas de 13 cm. las cuatro inferiores y de 12 cm. las superiores, que pesaba 1,355 toneladas y tenía, además un almohadillado de teca, y 40 cañones 68 pdr., que Madrid enviaba a reforzar la escuadra del almirante Pareja. Por un nuevo capricho de la suerte estos dos buques iban a llegar al Callao casi juntos, el 4 y 5 de mayo siguiente. Esto era significativo para el Perú y para España. Unidas nuestras dos corbetas estaban en capacidad de enfrentarse a la fragata blindada, en cuanto a peso de andanada, y la superaban ligeramente en velocidad. Pero individualmente no eran rivales para la artillería de la fragata. Además, y esto es lo importante, en esta venía un marino con toda la barba, que pocos meses después iba a tomar el mando de la Escuadra. Era un hombre de honor y un gran profesional por sus conocimientos, su energía, su valor y su alto espíritu de responsabilidad: Casto Méndez Núñez. Fue capaz de dar término a una guerra absurda, provocando en un caso la feliz circunstancia que los dos contendores se consideraran victoriosos, y la hubiera terminado más rápidamente si los amaños diplomáticos y de política interna de España no la hubieran prolongado. Su llegada y el estacionamiento de la *Numancia* en el Callao como única unidad española a partir del 7 de setiembre de

1865, así como la vuelta de O'Donnell a la presidencia del gobierno español (21 de junio) y la declaratoria de guerra presentada al almirante Pareja por Chile (24 de setiembre), provocaron que se entibiara la situación que hasta entonces había sido de guerra fría[250].

Cuando el almirante Pareja llevó a la costa chilena todas sus fragatas de madera y estableció el bloqueo, nuestros vecinos del Sur casi no tenían marina de guerra. Sólo contaban con la corbeta *Esmeralda,* de 16 cañones 32 pdr. de ánima lisa, cuyos proyectiles alcanzaban 1,200 yardas, y otros dos del mismo calibre pero largos que llegaban a 2,000 yardas, tenía una máquina que le hacía desarrollar un promedio de 7 nudos. Contaba Chile también con el transporte de fierro *Maipú* que montaba una colisa 68 pdr. y 4 cañones 32 pdr.[251]. De allí que ante la guerra que se veía llegar en forma inevitable, y la amistad que se había establecido entre los peruanos revolucionarios encabezados por Prado y los dirigentes políticos chilenos, se había convenido en que nuestro país sostendría con sus fuerzas navales a nuestros vecinos del Sur y hasta existían allí unas instrucciones breves que la *Esmeralda* y *Maipú* debían seguir en caso de guerra: "Dirigirse a las islas de Chincha y concertar con la división peruana al servicio de la revolución [es decir, los buques a órdenes de Montero que apoyaban a Prado contra Pezet, o sea, por entonces, *Amazonas, América, Unión* y *Tumbes*] una sorpresa contra las fuerzas españolas que bloqueaban los puertos de Caldera y Coquimbo"[252]. De inmediato el gobierno chileno trató que las conversaciones previas que lo habían llevado a formular esas instrucciones se transformaran en un plan estratégico peruano—chileno. Si se examina el contenido de las obras de Wagner y de García Castelblanco es posible determinar los pasos que se dieron para poner en ejecución ese plan.

En las páginas en que el Dr. Wagner trata de "La ofensiva diplomática chilena contra España"[253] cabe seguir los acontecimientos que entre el 10 y el 17 de octubre de 1865 impulsaron a la concepción de un plan estratégico que llevó a desplazamientos de los buques chilenos y peruanos que buscaron los más apropiados procedimientos para lograr la unión de las fuerzas navales que debían dirigirse al Sur. Se advierte que el 7 de octubre Prado y el comandante Montero, reunidos con los doctores Químper y Rivas, resolvieron el envío de la fuerza naval revolucionaria, lo que se dio a conocer a Vicuña Mackena, Sotomayor y Puelma el 10 y, al parecer, pudo acordarse entonces la venida de la



El cabo de mar de la fragata *Resolución* don Esteban Fradera, natural de la barcelonesa Villa de Malgrat, cuyo nombre lleva una lancha guardapesca de la Marina Española, y cuya memoria ha sido honrada mediante un monumento erigido por su villa natal. El 5 de febrero de 1865, como resultado de haberse firmado en el Perú el odioso tratado Vivanco-Pareja, una turba inconsciente y enardecida atacó en el Callao a los marinos españoles que habian desembarcado, entre quienes se hallaba Fradera. Este se defendió valientemente con su cuchillo de marinero pero fue asesinado.

Esmeralda y el *Maipú,* si se tiene en cuenta el tiempo que debió tomar que se comunicara esta decisión a Chile y se despacharan esos buques. Como Vicuña se trasladó a Lima el 12 a reunirse con Santa María, con quien estaban sus compatriotas el capitán de navío Goñi, el de fragata Saavedra, el de corbeta Lynch y el teniente primero Viel, es de suponer que este grupo formuló el detallado plan táctico que se mandó a Santiago, quizás con uno de estos oficiales. Conforme lo dice Wagner, el día 16 entregó Santa María, en Chincha, el primer documento escrito sobre "el concurso de las fuerzas de mar y tierra" del Perú, obteniendo el 17 una nota del ministro de Relaciones Exteriores ("restaurador") diciéndole que el Gobierno "ha dictado sus últimas providencias para que salga la escuadra a las aguas de Chile, y a las órdenes de ese Gobierno".

En el *Estudio crítico...* del contralmirante García Castelblanco se informa sobre las ocurrencias relacionadas con el envío que

hizo Chile de la *Esmeralda* y el *Maipú* de acuerdo al plan, quien es de suponer que se basa en documentos navales chilenos que ese autor ha examinado. Hay que considerar que aunque Wagner cita a García Castelblanco en su bibliografía, omite los detalles que se encuentran en el *Estudio*... premencionado, lo que no es de extrañar ya que no ha sido de historia naval sino de historia diplomática el carácter de la excelente obra de Wagner. Nosotros los vamos a utilizar, advirtiendo que no estamos muy de acuerdo con la cronología de los que García Castelblanco proporciona. Aceptamos por lo menos como muy posible el relato que hace ese almirante, pues se nos ocurre que, dada la psicología de Montero, no sería de extrañar que en su ansiedad por actuar de acuerdo con sus propias ideas hubiera movido a la *Amazonas* y al *Tumbes* antes que recibiera órdenes específicas de hacerlo. No hay que olvidar que Vicuña Mackena dijo de Montero que "no reúne las cualidades propias de un jefe responsable"[254], expresión que repitió el contralmirante García Castelblanco añadiendo: "carecía de la prudente tranquilidad y del espíritu de conciliación oportuno, suave y enérgico a la vez, con los que no sólo se resuelven las dificultades, sino que se previenen, y esto dio origen a que se malograse un plan tan bien concebido. Montero fue el alma de aquella expedición, y su ardor por realizarla fue la causa del fracaso"[255].

El almirante García Castelblanco dice que en el plan táctico se tuvo en cuenta que si era cierto que la *América* y *Unión* podían intentar un golpe de mano contra las fragatas que [separadas unas de otras] bloqueaban los puertos chilenos, no era posible dejar sólo en Pisco o en las Chincha a la *Amazonas* porque podría ser presa fácil de la *Apurímac* que estaba con el gobierno de Pezet. Además, no sólo ella, como lo dice ese autor, sino todos los otros buques peruanos y obras defensivas que se construían podrían ser destrozados por los 68 pdr. de la *Numancia,* que habría atacado de inmediato al haber intervenido nuestras corbetas en el conflicto de Chile. Esto significaba que el Perú hubiera entrado en la guerra antes de la hora conveniente, perdiendo el *Huáscar,* la *Independencia* y todos los cañones y material de guerra que necesitaba recibir de Europa y los Estados Unidos, y que no nos hubieran entregado. Parece que estas últimas circunstancias no fueron tenidas en cuenta en los planes hechos en Chile y aceptados por Montero en Chincha, pues las otras consideraciones que García Castelblanco expone se refieren a las alternativas de que

nuestras corbetas más la *Esmeralda* y el *Maipú* se encontraran en Caldera con una o con dos fragatas españolas de madera. Otro asunto en estudio fue que se ocultara de los ojos de la *Numancia* la salida al Sur, por lo menos hasta que tuvieran tiempo de llegar a Chile nuestros buques. Después de eso, ¡el Diluvio! en cuanto a las represalias que la fragata blindada pudiera tomar en el Perú.

El plan utilizaba la bahía La Independencia para mantener en ella buques que no deberían ser vistos; se valía de los buques—correo que pasaban, hacia el Norte el uno y hacia el Callao el *Inca,* para que desinformaran a la *Numancia* (y con este fin la *Amazonas* y el *Tumbes* debían dejarse ver navegando con rumbo Norte, para después cambiarlo 180°, y la *América* y *Unión* habrían de permanecer con sus fuegos apagados en las Chincha hasta que el vapor correo *Inca* se perdiera de vista) y, por último, el capitán de fragata chileno Goñi, embarcado en el *Tumbes,* cruzaría a barlovento de las Chincha para esperar a la *Esmeralda* y el *Maipú.* Un grupo de voluntarios chilenos vendría de su país para reforzar las tripulaciones de los cuatro buques peruanos.

La posición que Montero tenía ante Prado, como el marino que le había entregado parte de la escuadra al comenzar la revolución y después las flamantes corbetas compradas en Francia, lo había colocado no sólo como el comandante general de la escuadra restauradora, sino también como una especie de ministro de Marina y consejero del Gobierno en asuntos navales. Es de suponer que a su natural impulsividad se hubiera agregado cierta prepotencia que marinos más cuajados (como Villar), o más distinguidos (como Pardo de Zela y Grau) encontrarían poco tolerable en este audaz profesional de revoluciones. También es de creer que las disposiciones para ejecutar el plan resultaron sorpresivas para los comandantes a quienes no se les había pedido sus opiniones sobre tal plan, lo cual era un deber hasta de cortesía. No extraña, por eso, que el 19 de octubre, en la reunión de los jefes de marina, se considerara que el plan era muy peligroso, especialmente para los lentos y mal tenidos *Amazonas* y *Tumbes*, y que además se hiciera ver que había que encontrar la causa de que los proyectiles de las corbetas explosionaran en el aire[256]. La discrepancia se transformó en un serio altercado entre Montero y Villar, en el cual el primero abofeteó al segundo, según Basadre[257], arrestándolo luego[258]. La posterior intervención del coronel Manuel Freire, consejero íntimo del general Diez Canseco, quien hizo notar el peligro de que la revolución se despren-

diera de sus buques cuando todavía Pezet estaba en el poder, fue otra razón de peso para desechar el plan. Pero el golpe de gracia se lo dio la noticia de que la *Numancia* había sido vista al Sur de Pisco. El servicio de informaciones de los españoles les había dado a saber la venida de la *Esmeralda* y el *Maipú*, y la habilidad de Méndez Núñez sin duda le hizo sospechar el objeto de ese viaje[259]. Refiere García Castelblanco que los buques chilenos se vieron retardados dos días a causa de una *paraca*, librándose así de encontrarse con la *Numancia*, y que hicieron contacto con los buques peruanos aguas afuera de Chilca, emprendiendo ellos su regreso a Chile una vez que Montero explicó a Williams que no se ejecutaría el plan[260].

Lo que resta del año está plagado de acontecimientos de importancia en los cuales el recién promovido almirante Méndez Núñez desempeña papel principal. Comienza por plantearse desde los finales de octubre una diferencia de opiniones entre este marino y el representante diplomático de España en Lima, que se hace muy perceptible cuando Albístur busca en la *Numancia* refugio que lo proteja de los posibles peligros de las turbas limeñas, actitud que Méndez Núñez encuentra poco decorosa[261]. Este desacuerdo más tarde va a hacer crisis, en especial a causa de que su preparación profesional permite a Méndez Núñez advertir que el pacifismo de Albístur está permitiendo que el Perú aumente en fuerza naval mientras la española se desgasta conforme transcurre el tiempo, por lo cual cree "llegado el momento de desplegar energía" y que "sería preferible... romper abiertamente las hostilidades para atacar a la Escuadra antes de que pudiese escapársenos", dice[262], pues el "Gobierno... sólo trata de ganar tiempo"[263]. Con inteligente persistencia sugiere al Ministro que comunique al gobierno peruano que no se permitirá que salga su escuadra antes de que sean recibidos "los tratados reconocidos por él". Albístur le responde que los rumores "no pueden dar fundamento a una resolución tan grave como la de impedir la salida del puerto de los buques peruanos", y termina diciéndole tajantemente: "creo que V.S. reconocerá que yo soy el único juez de la conveniencia o la oportunidad de verificar semejante retirada"[264]. Termina el año con la brillante captura de la *Covadonga* por la *Esmeralda* chilena (26 de noviembre) y el suicidio del almirante Pareja (29 de noviembre) a quien Novo rinde en su libro un cálido homenaje, haciendo presente su modestia, su carácter apacible y esmerada educación que lo hacían el jefe "más

querido y respetado por la gente moza de la Marina", e "incapaz de doblez o engaño". Entre las causas que supone quebrantaron su ánimo, menciona "el disgusto que le producían las repetidas instrucciones contradictorias del Gobierno español" y el hecho de que al unir el Perú sus fuerzas a las de Chile, colocábase a la fuerza naval española "en situación dificilísima, por la escasez de recursos con que había de luchar y el abandono en que España la tenía"[265]. De los hechos que motivaron tal suicidio Méndez Núñez no se entera hasta algo después. En su área de operaciones, mientras tanto, ocurre lo que éste temía y que no ha podido evitar a pesar de sus deseos: el 3 de diciembre tiene que cruzarse de brazos ante la salida de la *Amazonas* y *Apurímac*, buques a los que hubiera podido destruir sin que una sola bala enemiga averiase a la *Numancia*, debido al estado ineficaz de la maquinaria de ambas fragatas, y el 11 zarpan a las Chincha la *América* y *Unión*, para volver unos días después y de nuevo partir, esta vez a Chile[266], hacia cuyas costas Méndez Núñez se ha dirigido ya con la *Numancia* el día 6. Antes ha escrito una larga comunicación al almirante Pareja, cuyo suicidio aún ignora, dándole a conocer las causas que han producido la salida de la *Numancia* del puerto del Callao, "hecho muy grave", expresa, porque ha "dejado sin defensa algunos intereses [españoles] de consideración". En ella explica detalladamente la situación que afrontaba y las medidas que él creía necesario adoptar, con apreciaciones tan certeras que es posible creer hoy que si se hubiera aceptado el criterio de Méndez Núñez quizás la guerra hubiera terminado en noviembre de 1865, con una derrota de consideración para el Perú y Chile, "pues difícilmente se presentará [nuevamente] una ocasión más favorable", mientras que en el momento en que él escribía, existía "un verdadero peligro... si estos buques se reunían en un punto dado, para... sorprender a cualquiera fragata [española] que se encontrase sola". De allí que hubiera decidido partir a Chile porque "unido ese buque a la Escuadra puede situarse de manera que, aun cuando quede solo, siempre se hallen dos fragatas reunidas..."[267]. Por haber apreciado bien la situación, desde su unión con *Villa* y *Berenguela*, en Caldera, en un informe que envía al ministro de Marina de España, al tomar el mando de la fuerza naval, pone en relieve "la actitud resueltamente hostil que [contra ellos] presenta toda la extensión de la costa del Pacífico desde el Cabo de Hornos a California", que obliga a actuar "si no bajo las bases de que los víveres y carbón disponibles son [sólo]

aquellos que se encuentran en la actualidad amparados por [sus] cañones", de modo que las operaciones "no [se pueden emprender] en gran escala". Termina expresando que le "faltan los elementos indispensables..., por el estado nada satisfactorio en que se encuentra gran parte del material [y frente a buques todos más andadores que los españoles], y en su consecuencia, burlando la superioridad, indudable en fuerza [que poseen], pero ineficaz para el caso presente"[268].

Al Perú la inexistencia que por entonces se experimentaba de medios rápidos de comunicación, le permitió jugar con las fechas del calendario, retardando cuanto pudo una declaración de guerra por su parte, hasta salvar los buques que tenía en el Pacífico (aumentando su poder en algunos casos) y librando al *Huáscar* y la *Independencia* de que fueran apresados por Inglaterra cuando existiera una situación de beligerancia. Apenas se estableció el gobierno dictatorial de Prado, que significó una estrecha amistad con Chile (28 de noviembre de 1865), aquello que se había venido preparando se convirtió en hechos concretos. El Perú obsequió a Chile el *Lerzundi*[269]. El 3 de diciembre se discutió el primer proyecto de la alianza, canjeándose pocos días después los instrumentos de ratificación y se concedió a Chile que ejerciera el mando de la escuadra combinada. Los gobiernos aliados establecieron un plan estratégico "que consistía en concentrar [sus fuerzas navales] en un lugar protegido del archipiélago de Chiloé y aguardar allí a la fragata blindada *Independencia* y al monitor *Huáscar*"[270]. En virtud de tal acuerdo salieron hacia Chiloé, como se ha dicho, nuestras fragatas *Amazonas* y *Apurímac* y nuestras flamantes corbetas *América* y *Unión*[271].

Pocos días después del fracasado intento revolucionario de Aranjuez y Ocaña y de la huida del general Prim hacia Portugal, el ministro de Estado de España dirigió al Plenipotenciario de S.M. y Comandante General de la Escuadra Española en el Pacífico, es decir, ya a Méndez Núñez, una comunicación en que contestaba una solicitud de instrucciones que Pareja había enviado. Le decía que "era difícil darlas a través de 3,000 leguas de distancia", por lo cual le hacía llegar solamente consideraciones de carácter general. Quizás la principal entre las que expresa es la que en varios parráfos expone sobre que "no es fácil prolongar el bloqueo [de Chile] por tiempo indeterminado, pues la dificultad es cada día mayor, de abastecer de combustible y víveres a los

buques de la Escuadra", "crecidos los gastos" y serios "los peligros de averías", por lo cual no se "quiere sostener en aquellos mares una numerosa escuadra indefinidamente", de donde "la necesidad de retirar la Escuadra... después de tomar la satisfacción [debida] aparece más clara y evidente todavía". Cree que Chile "se apresurará a aceptar las proposiciones de Francia o Inglaterra". Sin embargo, considera dos posibilidades, de las cuales una es que el Perú declare la guerra. Le ordena que en este caso busque a los buques peruanos y chilenos "para apresarlos o destruirlos, y si rehusan el combate y huyen, bombardeará también a uno o dos puertos de esa República..."[272]. Por supuesto, Méndez Núñez no ha estado esperando esas instrucciones. Más decidido y enérgico que Pareja, se ha trazado ya un plan de acción que ha comunicado a Madrid. La apreciación que hace de la situación existente sigue los razonamientos que antes ha dado a conocer. Una vez que el Perú "saque de Europa y los Estados Unidos buques y máquinas de guerra" declarará la guerra, expresa. Pero añade que hay otro enemigo superior: "la falta de recursos" ...de su escuadra, "la escasez de efectos de máquina, particularmente aceite y sebo". Además, dice, cree su deber hacer presente al Gobierno "que las tripulaciones de los buques puede decirse que hace año y medio no bajan a tierra". Como Bolivia y el Ecuador se han incorporado en la Alianza, con razón expresa: "Todo nos es enemigo en estos mares y nadie nos tiende una mano amiga en las críticas circunstancias por que vamos pasando". Sostener una campaña en el Pacífico, donde los puertos están cerrados para ellos, lo cree "desastroso" por "la clase de fuerzas que componen su escuadra, buenas para batir una plaza o buques de su clase, pero completamente impotentes contra poblaciones indefensas y buques de muy superior andar... como la *Unión* y *América*", a tal punto "que puede llegar el ridículo... que se nos presenten a la vista, bloqueándonos a nosotros, haciéndonos gastar combustible y sin poder nunca alcanzarlos". Para él, "sólo el encontrar su Escuadra [del Perú] y destruirla es lo que podría reportar [a los españoles] ventaja y la satisfacción... de agravios"[273]. El Ministro le avisa la próxima salida de Londres del *Huáscar* y la *Independencia*[274]. Esta comunicación, como es de suponer, iba a llegar después de unos treinta días. Pero de ninguna manera le hubiera hecho cambiar de decisión que llevará sus buques a Abtao y a Huito. Toma como documento autoritativo una real orden del 23 de noviembre de 1865, enviada por el Ministerio de Marina a

Pareja, y determina que, habiendo llegado el carbón y los víveres de Montevideo, una parte de sus buques, encabezada por la *Numancia* debido a su mayor calado, se concentre en el bloqueo de Valparaíso , y el resto salga "a recorrer toda la costa de Chiloé... o reconocerá los demás puertos de la costa Sur de Chile en busca de los enemigos". Expresa que no se le ocultan los peligros que existen en que sus buques hagan esa navegación sin disponer de prácticos, pero que cree "que el honor y el interés de España está en buscarlos"[275]. Esta determinación sufrió variaciones en cuanto a la fecha del viaje y a no utilizar a la *Resolución*, ya que no estaba con la maquinaria en buen estado[276].

12. LA FASE BELICA

De manera oficial la fase bélica no comenzó para el Perú sino el día que, mediando enero de 1866, le declaró la guerra a España. Mas en realidad se encontraba en tal situación desde que el 5 de diciembre de 1865 Santa María por Chile y Pacheco por el Perú suscribieron el proyecto del tratado de alianza[277]. Ni entonces ni después hubo indicios favorables de que existiría una estrecha y abierta cooperación entre las fuerzas navales sudamericanas[278]. Desde octubre, como lo hemos mencionado, surgieron diferencias de opiniones entre marinos chilenos y peruanos y entre estos últimos. Se dio la extraña situación que Chile, el cual pidió angustiosamente nuestra escuadra, parecía mostrar el deseo de que se le dieran los cascos, maniobra y cañones de los buques; pero quería que la Alianza actuara de acuerdo a planes chilenos, con personal chileno, en aguas chilenas y bajo el mando chileno ejercido con prepotencia. Se podría quizás afirmar que desde entonces y hasta que, terminada la campaña, volvieron los buques peruanos al Callao, dos altos jefes, uno del Perú y otro de Chile, dieron bastante que hacer. De nuestro Montero algo hemos dicho ya. En cuanto al chileno Williams Rebolledo, de excelente cepa naval, valeroso y decidido, no parecía que sicológicamente fuera el hombre apropiado para coordinar fuerzas con elementos extranjeros ya que no había tenido mucho éxito entre los suyos y ello se advierte aun en trabajo publicado por uno de sus descendientes[279]. En ninguno de los dos países, según parece, olvidaron los gobiernos lo que debían a la fidelidad política o los méritos contraidos por esas personas que se sabía eran ineptos para desempeñar posiciones en que las condiciones humanas, especial-

mente diplomáticas, eran las más importantes. Mas por otra parte, nuestro ministro de Guerra y Marina, que era el doctor José Gálvez, a quien por una razón difícil de comprender se había dado el grado de coronel, desplegó una energía y una decisión inquebrantables para organizar la Marina de Guerra. De su patriótica vigilancia algo hemos de decir posteriormente. Aquí nos concretamos a hacer notar la serie de disposiciones administrativas que dictó para satisfacer las necesidades de armamento de los buques y para redistribuir apropiadamente entre los buques, a una oficialidad que hasta hacía poco había prestado sus servicios en dos marinas que se combatían: la constitucional que sostenía al gobierno legítimo y la facciosa que apoyaba el movimiento "restaurador"[280]. La activa labor del ministro José Gálvez hizo posible el despacho de los buques a Chile, de lo cual él era partidario, a pesar del peligro que para algunos de ellos significaba el viaje al país del Sur, a causa del estado físico en que se hallaban las naves.

Como se ha dicho en páginas precedentes, el 3 de diciembre de 1865 salieron hacia Chile las fragatas *Amazonas* y *Apurímac*. Fueron como pasajeros en ellos Carlos Walker Martínez en la primera y Rafael Sotomayor en la segunda, personas ambas que habían venido al Perú como agentes confidenciales de Chile. Gracias a la correspondencia del último se dispone de una relación del viaje, que contiene interesantes informaciones sobre el espíritu que alentaba en la Alianza. Si se agregan a las que da Wagner respecto a las reacciones de Santa María, en octubre y noviembre, sobre los caminos que se ofrecían a Chile para usar nuestra escuadra en su defensa (comprarle a Prado los buques, propiciar un golpe de mano contra ellos utilizando a Montero, o "levantárselos" con la ayuda de la *Esmeralda*[281]) esos datos permiten advertir los desfavorables auspicios con que se inició el concierto entre las marinas peruana y chilena, coordinación que no sólo se debía a la petición de nuestro vecino del Sur, sino a la insistente y tenaz presión que ejerció el gobierno de ese país para que el Perú le mandara sus buques de guerra. En cuanto a los poco favorables agüeros que se podían depositar en una concordancia de esfuerzos que comenzaba con los juicios despectivos de uno de los asociados con respecto al otro, la carta que Sotomayor envió a Santa María, escrita en Santiago el 1º de febrero de 1866[282], permite advertir la pésima impresión que Sotomayor

recoge sobre los marinos peruanos a quienes encuentra de calidad inferior, en todo sentido. También informa sobre el pobre estado físico de las fragatas cuyas salidas del Callao había pedido Chile insistentemente y que en realidad sólo llegaron a su destino favorecidas por la suerte. A pesar de esto último, los datos que Sotomayor consigna sobre la baja moral, la indisciplina y la falta de responsabilidad de los peruanos, no se compadecen con el triunfo que sus buques obtuvieron poco despúes en Abtao, en el combate que se dio bajo la comandancia en jefe de un peruano, con aproximadamente 90 cañones navales y más de mil jefes, oficiales y marineros peruanos, y una cooperación chilena que consistió de tres cañones navales y aproximadamente 400 chilenos, comprendiendo las tropas terrestres.

Según Sotomayor "un descuido sólo explicable por el trastorno producido a bordo con la renovación de jefes y oficiales en la *Apurímac*" permitió que quedaran en la dotación del buque tres españoles de los cuales uno era contramaestre. A ellos se atribuyó el intento "tres veces repetido" de incendiar la fragata, a pesar de lo cual "un exceso de bondad muy perjudicial a la disciplina" hizo que se les desembarcara en Iquique "sin haber adoptado medidas enérgicas contra incendiarios". Sotomayor acusa varias veces de descuido al personal de comando, llegando a decir: "jamás conocí Jefes y oficiales que más se distrajeran de su verdadera misión", criticando los días perdidos "sin necesidad" en Pisco y en Arica, puerto este en el que el buque estuvo del 8 al 15, y que no se dio a la tripulación instrucciones de combate. Llegó el buque a San Félix el 24 de diciembre, para hacer carbón, habiendo tomado 37 días en el viaje. En este puerto la *Amazonas* "dio lugar a mil incidentes desagradables" que eran la consecuencia de haberla sacado del Callao, por insistencia chilena, a pesar del estado en que se encontraba: Sotomayor dice que en San Félix esta fragata "hacía mucha agua, trabajaba al ancla toda su máquina sólo para desaguarla y el Comandante decía que no podía encontrarse la causa del mal para continuar el viaje", a tal punto que el comandante Mariátegui creyó que el buque debía volver al Callao. Tal como Sotomayor lo presenta, "faltaba pericia a los ingenieros y pericia al Comandante", pero él (Sotomayor) tomó las medidas adecuadas para remediar la situación. Aquí el relator menciona "la rivalidad profunda" entre peruanos que se mostró en varias ocurrencias.



Mariano Ignacio Prado, al centro, rodeado del gabinete del 2 de mayo de 1866. De izquierda a derecha: José Gálvez, Simón Tejeda, Manuel Pardo y Toribio Pacheco. (Tomado de *El 2 de Mayo de 1866*, del IEHMP.).

El 10 de enero de 1866 la *Apurímac* llegó a Ancud, donde Williams se hallaba a bordo de la *Esmeralda*, y fue lugar en que de inmediato se produjeron dificultades a causa de las disposiciones que el jefe chileno dictaba "para hacerse cargo de las fragatas, componerlas y completar sus dotaciones", sobre lo cual Mariátegui no había recibido instrucciones del gobierno del Perú, las cuales dificultades crecieron con la llegada de la *Amazonas* a Valdivia y a Ancud el 14. "Mariátegui se mostró dominado por la idea de que Williams quería dominarlo e introducirse en el régimen y organización de su buque, cosa ... que él no permitiría", dice Sotomayor, lo que atribuye a "la preocupación y exagerada susceptibilidad de Mariátegui", con respecto al cual opina que "su tripulación es insuficiente, no tiene oficiales instruidos a excepción del teniente primero, en una palabra, su buque no puede ahora batirse". Poco después añade que Mariátegui le había manifestado haber recibido de Williams "una nota amenazante porque se le prevenía... que si no estaba dispuesto a marchar al apostadero hiciese desembarcar del *Amazonas* los individuos que había recibido en Valdivia, porque tenía que conducirlos al apostadero". Más tarde el gobierno chileno dijo que aunque la *Apurímac* salió de las reparaciones que se le hicieron en el Callao "en buen estado, las obras que se emprendieron en aquel puerto para rebajarla, y el haber quitado su arboladura la inutilizaron para empeñarse en navegaciones largas y en cruceros. Desde luego se notó este inconveniente y ciertas faltas en el eje de su maquinaria. Tomóse el mayor empeño posible en hacer de este buque una buena fragata capaz de entrar en línea de combate. Una crecida maestranza se ocupó en carenar sus fondos y componer su máquina; lo que se efectuó aun cuando para ello hubo que luchar con las lluvias y los inconvenientes que ofrecía la falta de un dique seco y abrigado". Como en otra parte del mismo documento del que extraemos el párrafo anterior se dice que cuando llegó esa fragata se encontró que "era menester remontarla, construirle cubierta, obra muerta, reparar su maquinaria y recorrer sus fondos a fin de que pudiera abandonar el apostadero[283], y si se tiene en cuenta que llegó a Chiloé el 13 de enero y dejó ese lugar el 16 (según Sotomayor), dedúcese de tales aseveraciones que las obras que se acaban de mencionar fueron efectuadas en Abtao entre el 17 de enero y el 5 de febrero, lo cual parece verdaderamente extraordinario, o es una presentación bastante exagerada. Resulta raro que Sotomayor no mencione una información

de importancia que García Castelblanco consigna: "Al recalar a San Félix [la *Amazonas*] se pudo comprobar que tenía una avería en la proa, y se reparó provisionalmente para continuar viaje; pero resultó mojada toda su pólvora"[284].

También de enero de 1866 datan importantes decisiones españolas que influyeron en la fase bélica. Durante los finales de ese mes Bermúdez de Castro, antes que se hubiera enterado de la declaratoria de guerra del Perú, envió a Méndez Núñez una comunicación a la que adjuntaba las instrucciones de fecha 27 de diciembre que había mandado al almirante Pareja y las cuales, según manifestaba, había confirmado a Méndez Núñez en despacho cablegráfico que fue mandado por conducto del Ministro Plenipotenciario de S.M. en Londres. La comunicación mencionada tenía en cuenta dos hechos que habían agravado el conflicto con Chile: la captura de la *Covadonga* y la muerte de Pareja. Respecto al primero, con la acostumbrada actitud incisiva que ese gobierno solía emplear para con los abandonados marinos que se hallaban en el Pacífico, hacía notar que el combate había durado sólo un cuarto de hora, que únicamente la *Covadonga* había tenido dos muertos y que al día siguiente del combate "continuó en disposición de seguir navegando". A continuación el Secretario de Estado examinaba diversas eventualidades, para deducir instrucciones destinadas a Méndez Núñez. Le ordenaba la destrucción de los buques chilenos, o el bombardeo de los puertos, y disponía que aunque no se obtuviera de Chile una proposición de paz, la escuadrilla española abandonara el Pacífico "con arreglo a lo prevenido el 27 de diciembre". Disponía redactar el manifiesto a que se referían las instrucciones del 27 de diciembre, "haciendo mérito en él de la incalificable conducta, debido acaso en gran parte a la lenidad, indulgencia y generoso proceder del General Pareja sobre el bloqueo". Añadía que en caso que el Perú "se presentase también en Guerra", procediera a emplear todas las medidas hostiles de que anteriormente se hacía mérito, y que si los extranjeros empleaban la fuerza él también lo hiciera. Al final consignaba este párrafo que parecería fue el que después empleó Méndez Núñez al acuñar una frase que se hizo famosa: "... en la firme inteligencia de que más vale sucumbir con gloria en mares enemigos que volver a España vergonzosamente sin honra ni verguenza"[285]. (Es de notar que el documento original que hemos examinado contiene añadidos y correcciones que parece indicaran que se trata de un borrador). De la misma fecha

que la anterior es la comunicación que el Almirante recibe del ministro de Marina de España (Zavala, quien era hermano de dos peruanos que combatieron en las defensas terrestres del Callao el 2 de mayo de 1866, uno de los cuales fue allí muerto), lamentando el suicidio de Pareja y expresándole la esperanza de que se hubiera ya vengado el apresamiento de la *Covadonga*, y que contiene esta frase: "Hoy se fía al celo, valor y amor patrio de V.S. y de los Comandantes que comparten su interesante misión, de los Oficiales y Guardiamarinas, de la marinería y tropa de esa Escuadra, la honra de España en las regiones donde un día fue señora"[286]. Mas no eran frases heroicas lo que el Almirante necesitaba al enfrentarse a realidades amenazadoras de las que se presentaban a diario. El 27 de enero el comandante de la *Vencedora* le da cuenta del pésimo estado en que se hallan las calderas de ese buque "por haber tenido encendidos los hornos por espacio de cuatro meses y medio, sin que haya sido posible limpiar las calderas en este tiempo más de dos veces, y una de ellas parcialmente, así como [por] las cualidades del carbón de Lota"[287]. Tres días después el Ecuador firma el tratado de alianza con el Perú y Chile, lo que también va a hacer Bolivia el 22 de marzo[288].

Todo lo que por entonces se conocía científicamente de los canales de Chiloé estaba contenido en unas pocas páginas del derrotero de Fitz-Roy, ya se tratara de la edición francesa de 1863, o de la traducción española de Joaquín Navarro publicada en 1865. En cuanto a cartas de navegación sólo existían las muy generales de los británicos, también basadas en los trabajos de Fitz-Roy. Como esto era sobradamente conocido por los marinos chilenos, se les recordó a los marinos peruanos, quienes también habían estado al alcance de los trabajos británicos, que "el viaje a Abtao aunque corto era difícil, por los bajos del Chacao, las corrientes y los bajos de Abtao"[289]. En Ancud había prácticos que estaban al servicio del Gobierno, mas a Williams Rebolledo no se le ocurrió dar uno de estos a cada buque peruano, lo que ninguno hubiera rehusado aceptar, pues no hay marino en el mundo que considere desdoroso utilizar a los prácticos profesionales. Pero el jefe chileno, impuesto por Prado en una de las varias concesiones que hizo a Chile[290], no consintió en emplearlos "porque eran innecesarios desde que él conducía a los buques con la *Esmeralda* y los comandantes sólo tenían que seguirlo", dice Sotomayor. Esto demostró que no obstante los merecimientos que este marino

Comandancia General de la
División Naval del
Perú.

Abordo del Monitor Huascar en
Valparaiso 28 de Junio de 1866.

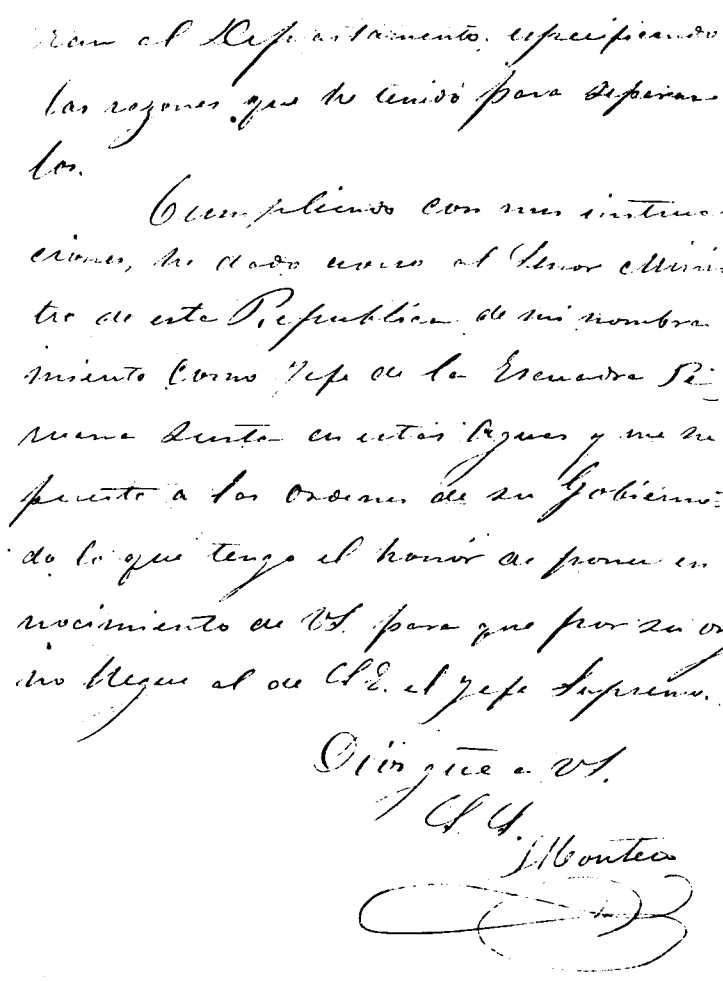
Señor Secretario de
Guerra y Marina.

S. S.

El 23 del presente llegué a este
Puerto y el 24 tomé el mando de la Esc-
dra cubriéndome en este buque: inmedi-
tamente he procedido a organizar las e-
taciones de los buques y he emprendi-
cido trabajo, teniendo en consi-
deracion las aptitudes de los Jefes y Of-
ciales y la confianza que estos me in-
funden en las Actuales circunstan-
cias.

Por el Vapor Callao remi-
tiré a Vd el Cuadro de los Oficiales
de todos los buques y el de los Oficia-
les que por el Huascar hacen

Primera comunicación enviada por el comandante Lizardo Montero al comenzar su muy breve actuación como comandante general de la División Naval del Perú, estacionada en Valparaíso, el 28 de junio de 1866. (Archivo Mariátegui).



(Segunda página de la comunicación del comandante Montero, del 28 de junio de 1866).

chileno poseía, durante la etapa inicial del desempeño de su misión se reveló incapaz para el cargo, pues no comprendió que su mayor responsabilidad se hallaba en preservar al máximo la seguridad de los buques extranjeros, en especial si se hallaban en tan mal estado como lo presentan los documentos oficiales de ese país, y con uno de ellos que tendría que afrontar las corrientes de los canales "con la poca velocidad [que la *Amazonas* tenía], que había venido disminuyendo de día en día"[291].

El 16 de enero salieron de Ancud las fragatas *Amazonas* y *Apurímac*, con la *Esmeralda* y el *Antonio Varas*, remolcando unas lanchas, de las cuales el calabrote que se fijaba a la *Apurímac* se rompió y en la maniobra por tomarlo de nuevo, la fragata varó en el Banco Inglés, mas pudo zafarse con alguna dificultad[292]. Se entró al canal de Chacao y a poco se enfrentó la isla de Abtao, de 2.5 millas de largo y 1 de ancho, rodeada de bancos de piedra avanzados[293]. "La corriente y el viento eran un poco recios", dice Sotomayor, lo que hizo que esas fuerzas arrastraran a la *Lautaro* hacia la punta de la isla, donde permaneció varada casi una hora. Gracias a las señales que se hicieron al *Antonio Varas* y a la *Apurímac* estos buques pasaron, tomando las debidas precauciones, en tanto que la *Amazonas*, arrastrándose en su marcha de tortuga, venía muy atrás. Zafada la *Lautaro*, los tres buques avanzados entraron en "el canal estrecho que conduce al apostadero, único punto difícil y que requería cuidado", según el concepto de Sotomayor. Williams, en cumplimiento de su deber y frente a las dificultades que su buque y la *Apurímac* habían experimentado, decidió tardíamente prestar ayuda a la retardada *Amazonas* para que cruzara el mal paso; pero, con su habitual falta de tino, lo hizo en forma desafortunada: llamó a un teniente de apellido Errázuriz y haciéndolo embarcar en un bote lo mandó a la *Amazonas* utilizando los siguientes términos que Sotomayor consigna: "Irá Ud. a la *Amazonas* y le dirá al Comandante que va de mi orden a hacerse cargo de dirigir la fragata hasta fondearla". No es difícil adivinar lo que el capitán de navío Sánchez Lagomarsino debió experimentar al recibir el mensaje de Errázuriz, mediante el cual un jefe extranjero lo destituía, aunque fuera temporalmente, de su cargo queriendo obligarlo a que entregara a un oficial subalterno y extranjero el buque que su país le había confiado. Según Errázuriz sólo le contestó "me parece que no hay necesidad; es muy fácil". García Castelblanco dice que la *Amazonas* se varó "en el extremo del bajo, probando así haberse acon-

chado, a causa del viento, de la corriente y de la poca velocidad de [la] fragata"[294]. Lo que siguió después se halla presentado en un ralato de Sotomayor que adquiere la característica de un chismear de comadres, que sería desagradable comentar. El hecho fue que, quebrantada la *Amazonas*, se perdió completamente. El personal naval de Chile realizó una esforzada y eficaz faena para sacar del buque todo el material utilizable y montó en las alturas de la isla parte de la artillería que tenía la fragata. Las versiones que de lo ocurrido dan las obras de Luis Langlois y de Carlos López Urrutia, coinciden en lo principal con lo que acabamos de consignar[295] y no abundan en mayores detalles.

Williams no perdió el tiempo en Abtao. Con elementos terrestres de su país y los cañones utilizables de la *Amazonas* organizó en forma adecuada la base y además puso todo interés en rehabilitar cuanto antes a la *Apurímac* ya que con la pérdida de la otra fragata se había reducido en casi 50% la capacidad ofensiva de la Escuadra Aliada. Esto no fue fácil, pues Abtao no contaba con recursos propios y en el documento de Sotomayor que hemos venido citando, se observa que el día en que lo envió, que fue el 1º de febrero, el informante dice que la *Apurímac* "se compone con actividad"; pero en cuanto a lo que tiene que hacerse en ella emplea los verbos en futuro.

El mes de febrero es de varias e importantes ocurrencias en Abtao. El día 4 nuestro *Lerzundi* que, como se ha dicho, se ha obsequiado a Chile, el que le ha dado el nombre de *Lautaro*, cuando se dispone a zarpar en el desempeño de una comisión sufre la explosión de la caldera de estribor, que produce la muerte de cuatro personas y diecisiete heridos o quemados[296]. Ese mismo día entran en Abtao nuestras corbetas *América* y *Unión*, comandadas por los capitanes de fragata Manuel Ferreyros y Miguel Grau, respectivamente, y trayendo en la primera al Jefe de la Escuadra de Operaciones Navales del Perú, capitán de navío Manuel Villar. Prácticamente no han tenido estos jefes tiempo para asumir las funciones que en la escuadra combinada les corresponde, cuando un importante acontecimiento militar se produce en ese lugar.

13. LA HORA DE VILLAR

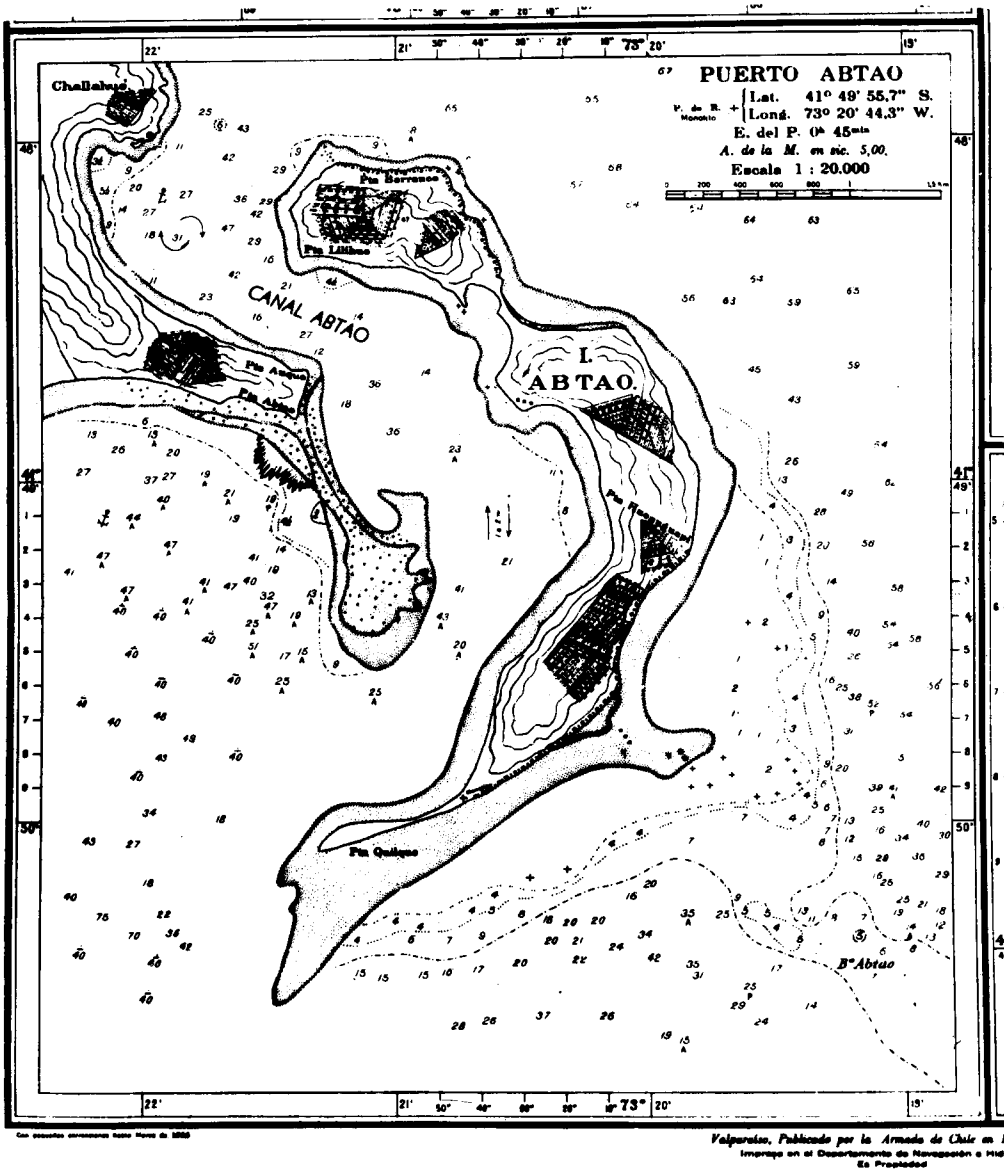
Para que comenzaran a desarrollar el plan que se había trazado, Méndez Núñez escogió la fragata mejor armada, por una

parte, y por otra, al más intrépido entre los comandantes de buques. La *Villa de Madrid*, cuya batería era de 68 pdr., comandada por Alvargonzález, y la *Blanca*, bajo el mando de Topete, salieron de Valparaíso el 21 de enero de 1866 y directamente navegaron hacia la isla Juan Fernández en busca de los buques aliados. Al no hallarlos volvieron hacia el continente en demanda de la isla Chiloé y el 5 de febrero tomaron abrigo en un puerto de una de las Guaytecas, para defenderse de una gran cerrazón. Esa misma noche comenzaron a reconocer la costa interior de Chiloé. El 6 llegaron al extremo occidental del golfo de Ancud, y en el área de los puertos Quemchi y Huito recogieron informaciones que les hicieron sospechar que los buques peruanos y chilenos se hallaban al fondo del seno noroccidental, hacia Calbuco, según era de suponer por la posición en que se les dijo que había varado la *Amazonas*. La *Blanca* localizó lo que quedaba de esta fragata e hizo un nuevo contacto con un nativo, quien creyéndolos peruanos les informó ampliamente sobre el lugar preciso. Alvargonzález y Topete estudiaron la precaria carta de navegación de que disponían y con gran coraje decidieron entrar en ese laberinto hidrográfico, para lo cual mandaron por delante una lancha a vapor que iba sondando, y avanzaron lentamente, verilando entre los bajos Lami y Convio. Tomaron siete horas para recorrer diez millas, lo que les impidió realizar un ataque sorpresivo después que por encima de la isla Abtao descubrieron los humos y mástiles del enemigo. Era "un día muy claro, sereno y apacible"[297].

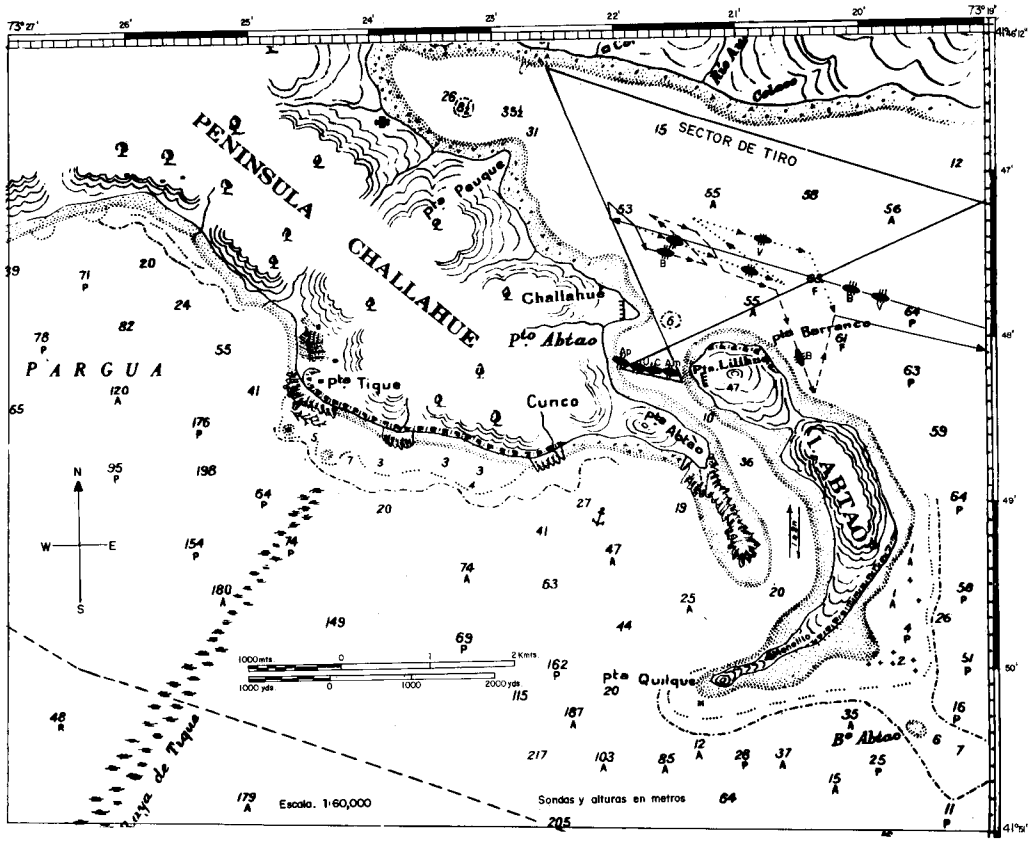
Fue en un estrecho canalizo natural situado entre la península Challahué y la isla Abtao, ambos en la ensenada Codihue del golfo de Ancud, donde se libró el primer encuentro naval entre los buques de la Alianza y los buques españoles, en circunstancias especiales debido a las peculiaridades topográficas de esa zona. Como ni Chile ni el Perú contaban con un puerto fortificado en el que pudieran los buques de la Alianza esperar la llegada del *Huáscar* y la *Independencia*, se buscó en los canales de Chiloé un lugar que contara con "una defensa natural" pues, como añade García Castelblanco, "este archipiélago estaba sembrado de islotes..., y peligros ocultos" y no bien marcados, o que no figuraban en las cartas de navegación, y por tanto no ofrecían una derrota segura para navegar. Tomado el golfo de Ancud, la entrada a la ensenada de Codihue era muy difícil debido a los bajos, rocas y bancos que salen hacia el Sur, de la isla Abtao, o que avanzan hacia el Este y el Oeste desde la isla Lagartija, o que se disparan

al N.N.O. desde el grupo de las islas Tabón. Ofrecía, además, la ventaja que ciertos canales poseían dos bocas, lo cual permitía evadir un combate, o escapar en caso que se llevara la peor parte en un encuentro. Además, en muchos de ellos había alturas que se podían artillar[298] y así lo hicieron los chilenos[299].

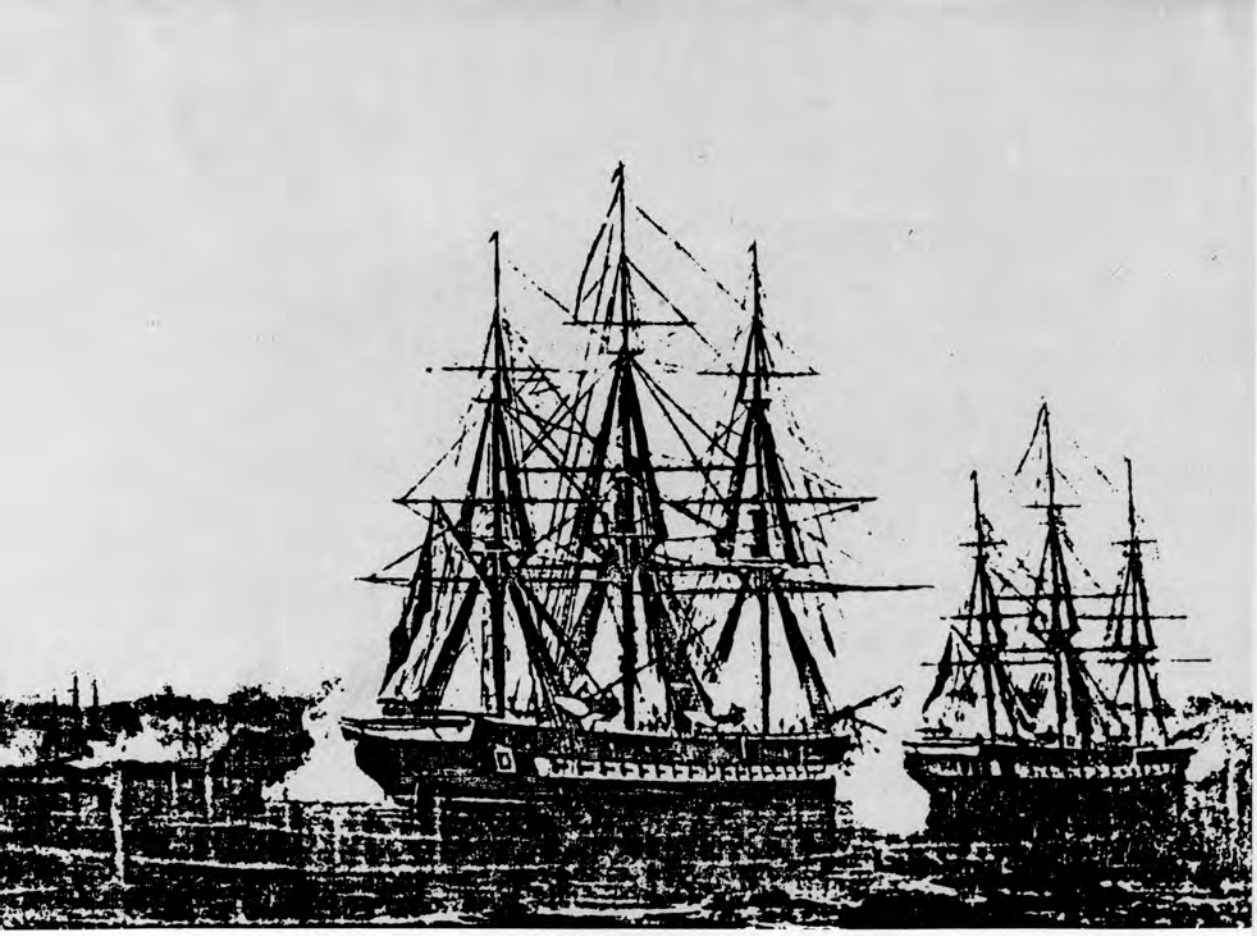
Como se aprecia en el fragmento de carta de navegación, así como en el portulano que reproducimos, el canalizo Abtao se forma entre la isla y la punta que llevan el mismo nombre, con una entrada septentrional de 600 a 700 metros y otra meridional de 400 m. aproximadamente, encontrándose que Codihue es una ensenada de sólo unos 2,500 metros en su parte más ancha y de 7,000 de largo frente a la entrada septentrional que antes se ha mencionado. Esto dio lugar a que una vez que hacia esta boca se tendió una línea de fuego constituida por las baterías de los buques *Apurímac, América, Unión* y *Covadonga*, los sectores de fuego de los dos grupos combatientes resultaron muy reducidos en extensión. Los atacantes, *Villa de Madrid* y *Blanca*, encontraron como lo dice Iriondo, que el extremo norte de la isla era muy alto, y a causa de esta circunstancia sólo podían enfilar los cuatro buques aliados cuando se encontraban exactamente a la cuadra de la entrada septentrional del canalizo Abtao, a una distancia que no podía ser mayor de 2,750 metros ni menor de 1,700 mts. En el resto de la corrida de 4,600 mts. que formaba la base del triángulo constituido por el sector de tiro, los buques peruano-chilenos iban apareciendo ante las miras de los cañones españoles, uno después de otro. Comenzaban a hacerse visibles del O. hacia el E., cuando hacían la corrida de E. a O., disparando sus andanadas de babor. Después que más allá de la boca del río Ancha daban la vuelta para lanzar sus andanadas de estribor, nuestros buques se les aparecían sucesivamente comenzando por el que estaba más hacía el E. En lo concerniente al fuego de nuestros buques, cuando la *Blanca* y la *Villa de Madrid* comenzaban su corrida de E. a O., sólo el buque nuestro que estaba más al O. de la línea de fuego lograba enfilarlos. Después, conforme los españoles avanzaban hacia el O., los otros cañones aliados podían hacerlo, sucesivamente. Pero, en resumen, las piezas de los cuatro buques aliados sólo estaban capacitadas para disparar conjuntamente contra los dos buques españoles, durante el corto período de tiempo en que el matalote de popa estaba a la cuadra del buque situado más al E., o el matalote de proa a la cuadra del buque que quedaba al O. de la línea de fuego. El alcance máximo que era



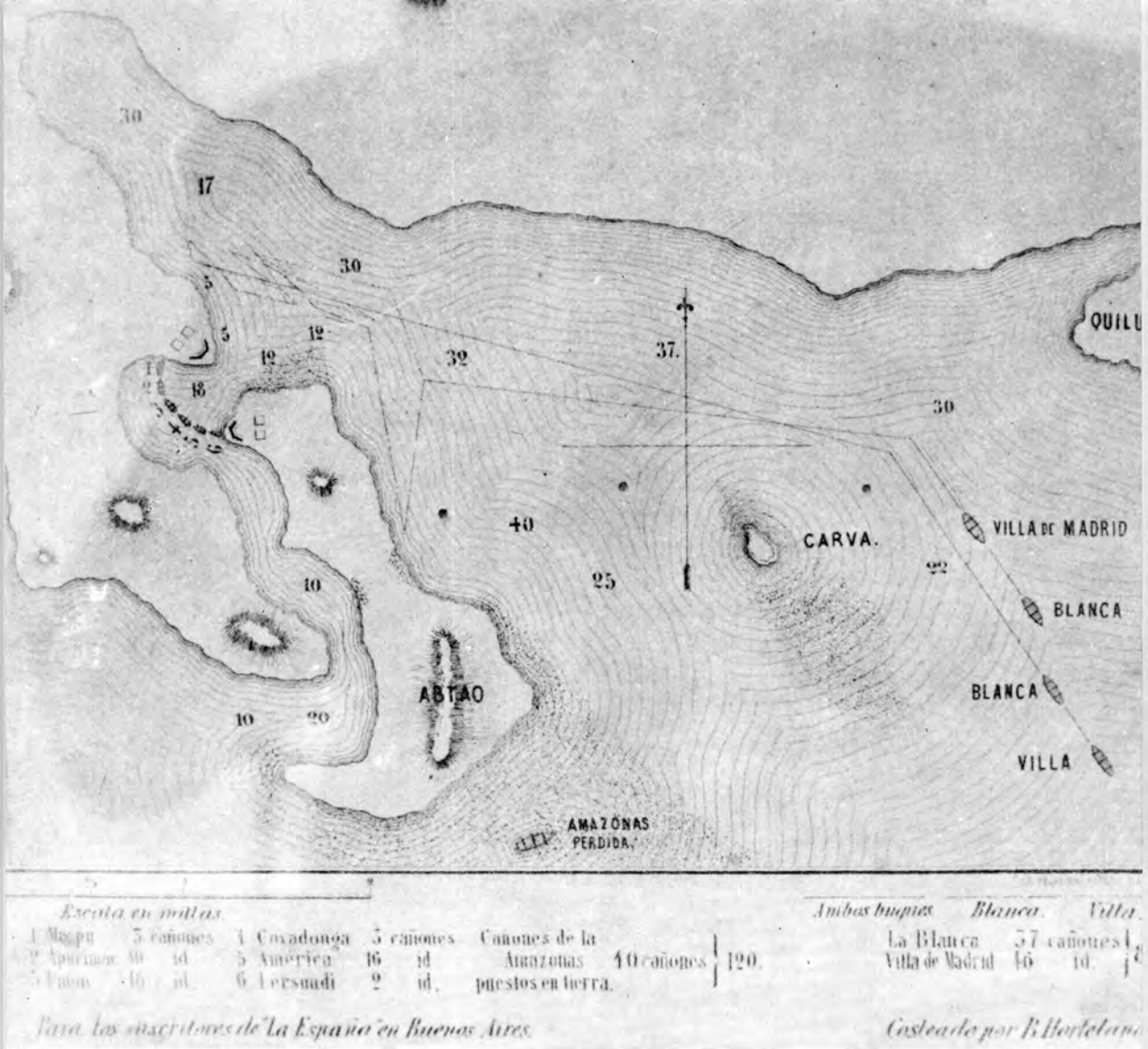
Puerto de Abtao según el Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada de Chile.



El combate de Abtao. Línea de fuego de la Escuadra Aliada y evoluciones de las fragatas españolas *Blanca* y *Villa de Madrid* durante el combate del 7 de febrero de 1866, representadas tomando por base la carta número 702 (Canal Chacao, 1:60,000) de la Armada de Chile.



La *Villa de Madrid* y la *Blanca* batiéndose en Abtao con la Escuadra Aliada. (Tomada de *España Bélica*, de Martínez de Campo).



Croquis que apareció en el periódico *La España*, de Buenos Aires. Costeado por B. Hortelano, debió haber sido hecha por un asistente a la acción y estar basado en alguna carta española.

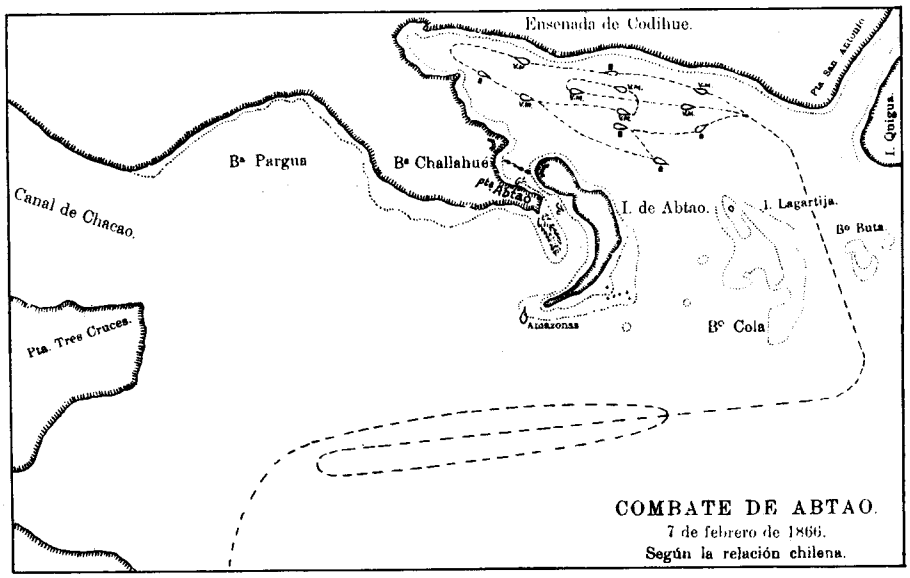


Diagrama del combate de Abtao que aparece en el libro del contralmirante García Castelblanco.

preciso poner en los cañones debió resultar de 3,600 yardas aproximadamente, con lo cual algunas piezas de los aliados quedaban fuera de tiro cuando los buques españoles estaban en los extremos E. u O. de su corrida; pero el alcance mínimo no pudo haber sido inferior a 1,100 mts. La línea de fuego de los buques aliados tuvo que ser de 800 a 1,000 mts. de largo. Tales características explican ciertos obstáculos que en su acción táctica encontraron los buques españoles, según los comentarios que hicieron de la batalla: la estrechez del espacio en que se deplazaban la *Blanca* y la *Villa de Madrid* les impedía ciertos movimientos, según Iriondo, pues temían que los aliados hubieran colocado obstáculos en el estero y, por otra parte, la profundidad que en la ensenada había no les permitía fondear; les era preciso verilear los escollos, siempre temiendo una varada "por desconocimiento de la localidad o porque cayeran en situación en que les fuese imposible franquearse"; "tuvieron que hacer fuego alternativamente y no a la vez, porque las condiciones... sólo permitían a uno de los buques batir la línea enemiga con relativa ventaja". Alvargonzález expresa que se veían en el canalizo "lanchas armadas y cargadas de tropas, así como el cerro de Abtao y otras alturas coronadas de gente armada..."[300].

Hacía sólo tres días que los buques de la Alianza se habían concentrado en Abtao, en condiciones que no eran por cierto apropiadas para sostener un combate. A la escuadrilla peruana le faltaba carbón y la fragata *Amazonas*; a la *Apurímac* le habían quitado una pieza de la maquinaria, que se mandó componer a Lota; y la *América* se hallaba en recorrido de calderas. En realidad, sólo la *Covadonga* se consideraba lista. Williams, el Comandante de la Escuadra Aliada, estaba ausente desempeñando una comisión de servicio con la *Esmeralda*.

A las 6 y 30 a.m. del 7 de febrero el vigía de la isla avistó un vapor de guerra, sin dar parte de ello porque creyó que era la *Esmeralda* que volvía a la base. A las 9 y 30 las dos fragatas atacantes se hicieron perfectamente visibles hacia la isla Tabón, y a las 10 hs. Villar supo que dos buques españoles se preparaban a atacar, comenzando entonces a dictar las disposiciones adecuadas para que "se formase una línea de combate cerrada sobre boyas y espías, de modo que dominase las dos bocas formadas por la punta N...". También mandó "alistar las máquinas de todos los buques", lo que López Urrutia menciona[301], mientras Langlois añade que "se habían acoderado popa con proa"[302]. "A las 2 h. 40 m., precisa

Villar, se pudo ver claramente las dos columnas de humo por encima de la isla de Abtao que indicaban la entrada de los buques por el canal del E. de dicha isla que es el más ancho". A esa hora la línea de fuego aliada estaba completamente formada, en un orden diferente al que da García Castelblanco, y que según Novo era, de izquierda a derecha [de los españoles, naturalmente], *América, Covadonga, Unión* y *Apurímac*, lo que significaba que la fragata estaba al Oeste y la corbeta *América* al E. "Apoyaban los extremos del arco dos vapores", añade[303] que, según Vegas, quien posiblemente tuvo oportunidad de estudiar este asunto en los archivos españoles, eran el *Lerzundi* al Oriente y el *Maipú* al otro lado. El historiador español dijo en su libro que las bocas de fuego de los aliados fueron 80 (no menciona calibres) y las de los españoles, 83, "a lo más"[304]. Su cálculo es errado porque no considera que al rehacer la *Apurímac*, en 1865, hubo cambio en su artillería. Tanto Melo como Vegas mencionan 31 bocas de fuego[305] contra 45 del enemigo.

Con muy poca previsión, el Comandante General de la Escuadra Aliada, es decir, Williams, no había estudiado la posibilidad de que con la audacia y decisión que mostraron, los españoles pudieran atacar a los buques reunidos en Abtao. Tal conducta lo llevó a alejarse de su escuadra y a no establecer un adecuado servicio de vigilancia. Ya que no consideró mantener en descubierta a la *Covadonga*, que era el único buque en aptitud de navegar, debió hacer instruir a los vigías, pues esto hubiera evitado que el Comandante General Accidental se enterara de la presencia de los buques españoles tres horas y media después que se les había avistado por primera vez. Tampoco Williams había dejado un plan de emergencia utilizable si se presentaba un ataque, lo que quiere decir que no tuvo en cuenta que el conjunto de buques que estaba en Abtao era heterogéneo y no se había adiestrado en conjunto. La ensenada no se había balizado, o su costa Norte no se había marcado para facilitar el fuego de las piezas, como tampoco se tenía previsto un sistema de señalización entre observadores situados en los cabezos de la entrada y los buques, que informaran sobre la efectividad de los disparos hechos por las naves que a veces enviaban andanadas compuestas de munición de diferentes calibres.

La acción, que se puede estudiar en los partes de los comandantes Alvargonzález y Topete, en el de Villar, y en García Castelblanco y Melo, duró una hora y cuarto, habiendo comenzado a las 16:15 hs., de acuerdo con Iriondo, lapso en que, dice Alvargonzález, hubo un vivísimo fuego por ambas partes, con interrupciones en el de los aliados que pudieron ser ocasionadas por la inexperiencia en el manejo de los nuevos 110 pdr. que se habían puesto a la *Apurímac*, y al cuidado necesario para manejar las granadas de las corbetas, por razones que se mencionarán luego. En cuanto al fuego de los españoles, ese informante manifiesta que la mayor parte de los tiros de sus fragatas resultaron de rebote, y algunos por elevación de acuerdo con apropiadas distancias para los últimos.

Durante el trascurso de la batalla la *Blanca*, que formaba cabeza, y la *Villa de Madrid* hicieron, según lo expresa Iriondo, dos vueltas redondas en el área comprendida por el triángulo de tiro efectivo, al que entraron por Oriente, en movimiento E-O, hallándose al hacerlo la *Blanca* a 1,500 metros, aproximadamente, de la *Apurímac*. Como esta fragata peruana estaba al Oeste en la línea de fuego aliada, fue ella la primera en disparar contra los enemigos, a esa distancia. Esto quiere decir que la primera corrida la división española la hizo a una distancia bastante corta de la línea aliada. En la subsecuente corrida, hecha de Oeste a Este, después de dar la vuelta en el extremo N.O. de la ensenada Codihue, la distancia debió aumentar pero no mucho, pues el justificado temor que los españoles tenían de los bajos que suponían existentes en las riberas de la ensenada antedicha, hizo que sus vueltas no resultaran "a una distancia tan grande" como equivocadamente dijo Williams en su comunicación del día 15 de ese mes[306]. Naturalmente que, como expresa Alvargonzález, a las fragatas españolas "érales forzoso, dadas sus grandes dimensiones, recorrer espacios que ya las ocultaban tras la isla de Abtao, ya las hacían aparecer de nuevo ante el estrecho canalizo desde donde era visible el enemigo". No obstante todas las dificultades e interrupciones que hubo en la batalla, la efectividad de fuego resultó bastante aceptable por ambas partes, con ventaja para los aliados, entre los cuales los españoles consideraron que se distinguieron como "certeros, de efectos útiles y de gran alcance" los disparos de nuestras *América* y *Unión*, a pesar que sus grana-

das "estallaron casi todas [lo cual parece exagerado si se compara con la opinión de los españoles] a corta distancia de la boca de las piezas, a pocos metros de los costados", según García Castelblanco. Debió proceder de una de las corbetas un tiro bajo la línea de flotación de la *Blanca*, que obligó a su comandante a llevarla durante un tiempo al socaire de la isla, para examinarla mediante una embarcación que echó al agua, al mismo tiempo que trasladaba pesos para tumbar el buque a babor. Durante los 20 minutos que duró esta tarea, la *Covadonga* disparó contra ella por elevación entrando al canalizo, contestándole la fragata española una vez que fue adrizada[307]. Villar dijo en su parte que "de uno y otro lado se hicieron 1,500 disparos"; García Castelblanco, que la *Covadonga* usó 50 balas y 43 granadas, y Topete informó que la *Blanca* hizo 389, de los cuales 78 eran granadas[308]. En relación a las averías que esos proyectiles causaron, no es posible precisarlas en cuanto a los tiros altos que dañaron la arboladura y jarcia firme y de labor que se mencionan en los informes de averías, pero sí en los casos de penetración o explosión en el casco y obra viva. En este sentido las que sufrieron las fragatas españolas fueron mayores que las que Novo menciona en su obra, pues seguramente no tuvo a la mano los informes que después han aparecido en el Archivo Bazán. Según éste los impactos que se registraron el 8 y 14 de febrero en la *Blanca* y *Villa de Madrid* respectivamente, suman seis en la primera fragata y nueve en la segunda (comprendiendo dos en una cureña) más dos cañones rayados 32 pdr. que reventaron[309]. En cuanto a la escuadra aliada, Villar dice que la *Apurímac* recibió cinco disparos; la *América*, cuatro en el casco; la *Unión*, tres, y la Covadonga, uno[310]. También en cuanto al personal herido los datos de Novo están equivocados, pues sólo en *Villa de Madrid* hubo 10 entre heridos y contusos[311]. Entre los tripulantes peruanos se dieron las bajas que se indican en la relación general del personal de marina que tomó parte en este hecho de armas (Anexo A), pero puede adelantarse que hubo en la *Unión* dos sirvientes de pieza que fueron muertos por una bala de cañón que entró por una porta.

Algunos días más tarde, cuando se planeó por los españoles el amago a Huito, se explicó el escaso éxito del ataque a Abtao frente a los graves peligros corridos, diciéndose que "el inconveniente que encontraron... [fue] no poder meterse dentro de la herradu-

ra en que estaban los buques [peruanos y un chileno] por la razón de no haber sitio para hacer una ciaboga sin quedar indefensos mucho tiempo a los tiros contrarios y no poder fondear y acoderarse bajo los fuegos convergentes de tantos cañones a tan corta distancia sin arriesgar el todo por el todo"[312].

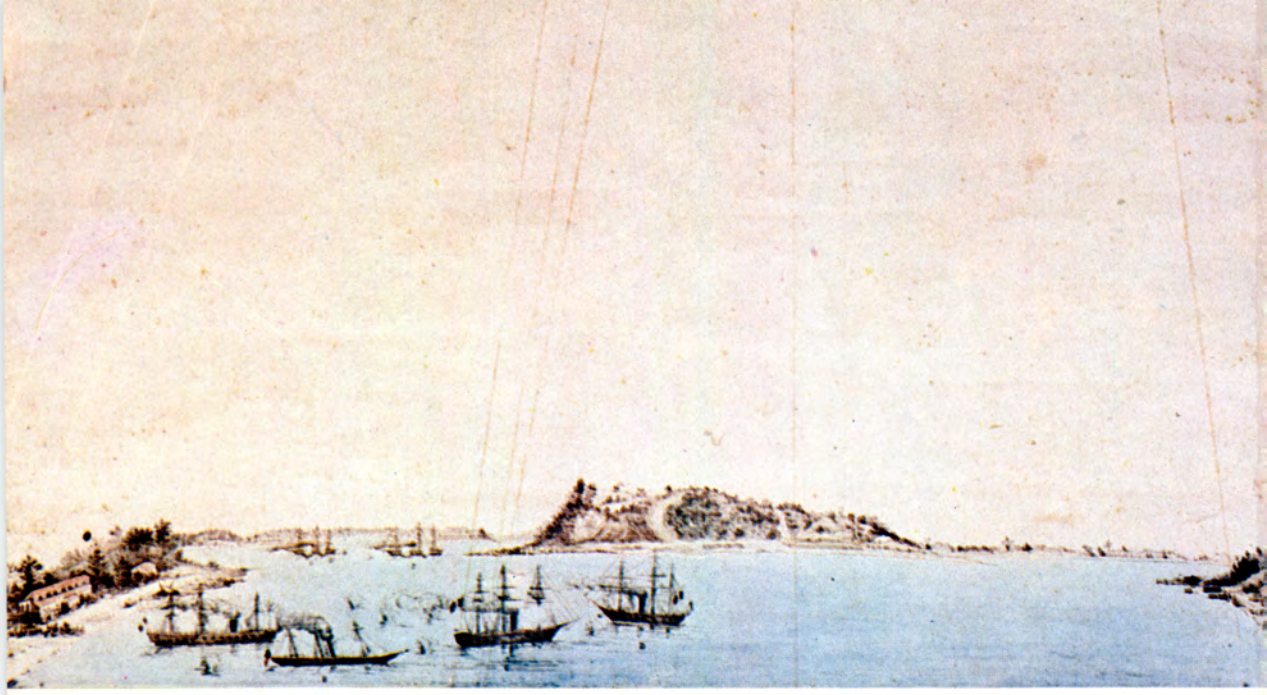
"...A las cinco y media [p.m.], considerando que era ilusorio el pensar atacar al enemigo a quemarropa..., y considerando la imperiosa necesidad de salir de la estrechura con la luz del día, mandé cesar el fuego", dice Alvargonzález, añadiendo que salió "con iguales precauciones" por Lami y Carvi, navegando siempre con la esperanza que el enemigo presentaría la acción fuera de los escollos. "En vano los esperamos toda la noche con poca máquina y aun llamándoles la atención con algunos cañonazos. En vano volvimos a presentarnos a la vista de dichos buques al amanecer del día siguiente y permanecimos allí hasta las nueve de la mañana. El enemigo estaba... nada dispuesto a salir de sus trincheras". Los acontecimientos físicos son certísimos, según otras relaciones de los hechos. Durante una hermosa noche de luna, y aguantándose sobre sus máquinas, pues no tenían fondeadero donde anclar, los buques españoles aguardaron. Es de creer que su esperanza radicó en apoderarse de la *Esmeralda* si se atrevía a intentar la entrada a Abtao, lo que Williams no hizo, prudentemente. Hubiera sido pueril que la corbeta *Unión*, que más o menos podía moverse si hubiera tenido carbón, acompañada de la *Covadonga*, que sólo montaba tres cañones, salieran de su muy seguro refugio para enfrentarse a los 83 cañones de las fragatas, de los cuales la mitad eran 68 pdr.[313]. La *Blanca* y *Villa de Madrid*, por el Sur de Chiloé y aprovechando los vientos reinantes, fondearon en Valparaíso el 15 de febrero.

14. HUITO

Como es de suponer, la acción naval de Abtao había estado lejos de alcanzar las finalidades que el Almirante se había propuesto, y esto se iba a hacer cada día más difícil ante la posibilidad que llegaran al Pacífico el *Huáscar* y la *Independencia*. En vista de ello su elevado sentido del deber y su arrojo llevaron a Méndez Núñez a la riesgosa decisión de hacer un nuevo intento contra la Escuadra Aliada, bajo su mando directo y utilizando a la

El capitán de navío don Manuel Villar, quien en Abtao asumió el mando de la Escuadra Aliada, el 7 de febrero de 1866, dirigiendo el combate naval que frustró el intento español de destruir nuestros buques y los chilenos. (Oleo existente en el Museo Naval del Perú, de autor desconocido).





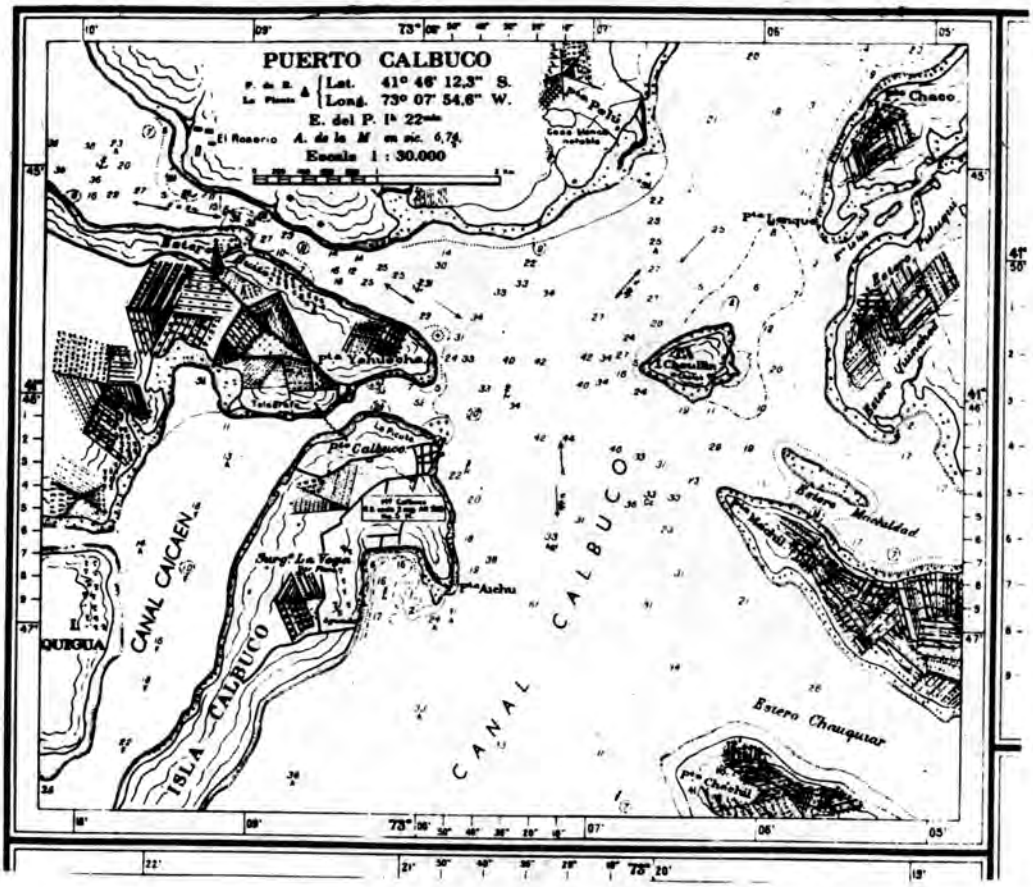
Fotografía de J. Jullia tomada de un apunte original del guardia marina Pedro C. Rodríguez, que pertenecía a la dotación de la fragata *Apurímac* y que en tal virtud tomó parte en el combate de Abtao. Mientras al fondo se ven las fragatas españolas *Blanca* y *Villa de Madrid*, en el primer plano aparecen, de izquierda a derecha, la *Apurímac*, la *Covadonga*, la *América* y la *Unión* en el canalizo de Abtao. (Museo Naval del Perú, de autor desconocido).

Numancia, que era la joya de la marina patria. Oídas que fueron las opiniones de sus comandantes subordinados y contra la mayoría de ellas, Méndez Núñez decidió zarpar con la *Numancia* y la *Blanca* hacia el archipiélago de Chiloé "y registrar los más ocultos rincones de aquel dédalo desconocido, de aquel enjambre de escollos y arrecifes y no regresar hasta que no hubiese logrado destruir a la Escuadra coaligada"[314]. Salió en la noche del 17 de febrero y combatiendo un frescachón del S.S.E. que hubo que capear hasta el 24, el 28 alcanzó el puerto Oscuro, o Tubildad, en el cual pudo darse cuenta que Chile estaba realmente sobre las armas: cuando levaban, en la mañana siguiente, un grupo de doscientos hombres ocultos en el bosque abrió un fuego de fusil que los obligó a utilizar los cañones de la *Blanca*, que también dispararon contra Huito[315]. Al alcanzar el golfo de Ancud pusieron proa al Norte, para comenzar su arriesgada entrada en los canales de Chiloé, sin pilotos, sin buenas cartas y sin derroteros detallados, tarea que fue realmente admirable por su intrepidez y su acertada navegación. A las 9 a.m. del 1º de marzo el Almirante dio la vuelta a la isla Abtao, por el Paso Lami, en la ensenada de Codihue y registró su parte interior, donde está situado el puerto de Abtao, constatando que ya no se hallaban allí los buques de la Alianza. Continuaron explorando el golfo de Ancud y el 15 de ese mes anclaron en la isla Tabón donde la *Blanca* hubiera quedado en seco de no haber cambiado su fondeadero, pues la marea bajó 48 pies en pocas horas. El contacto que hicieron con los naturales les permitió conocer que la escuadra peruano-chilena se había corrido hacia Calbuco. Fueron a buscar este canal, tomándose un seguro resguardo entre las puntas Aichu, Chope y Chechiloe, viendo por encima de las colinas de Calbuco algunos topes de los mástiles de los buques que buscaban. Un reconocimiento les hizo comprender que la posición que ahora tenían los aliados era aun más fuerte que la de Abtao. Sin dificultad podía calcularse que los buques enemigos se hallaban a unos 2,000 metros de la entrada al canal de Huito, es decir, al alcance de los cañones de los dos posibles atacantes. Pero el lugar era cerrado, pues la isla Chaullín estaba muy cerca de las puntas Yauecha y Perú que limitan ese canal.

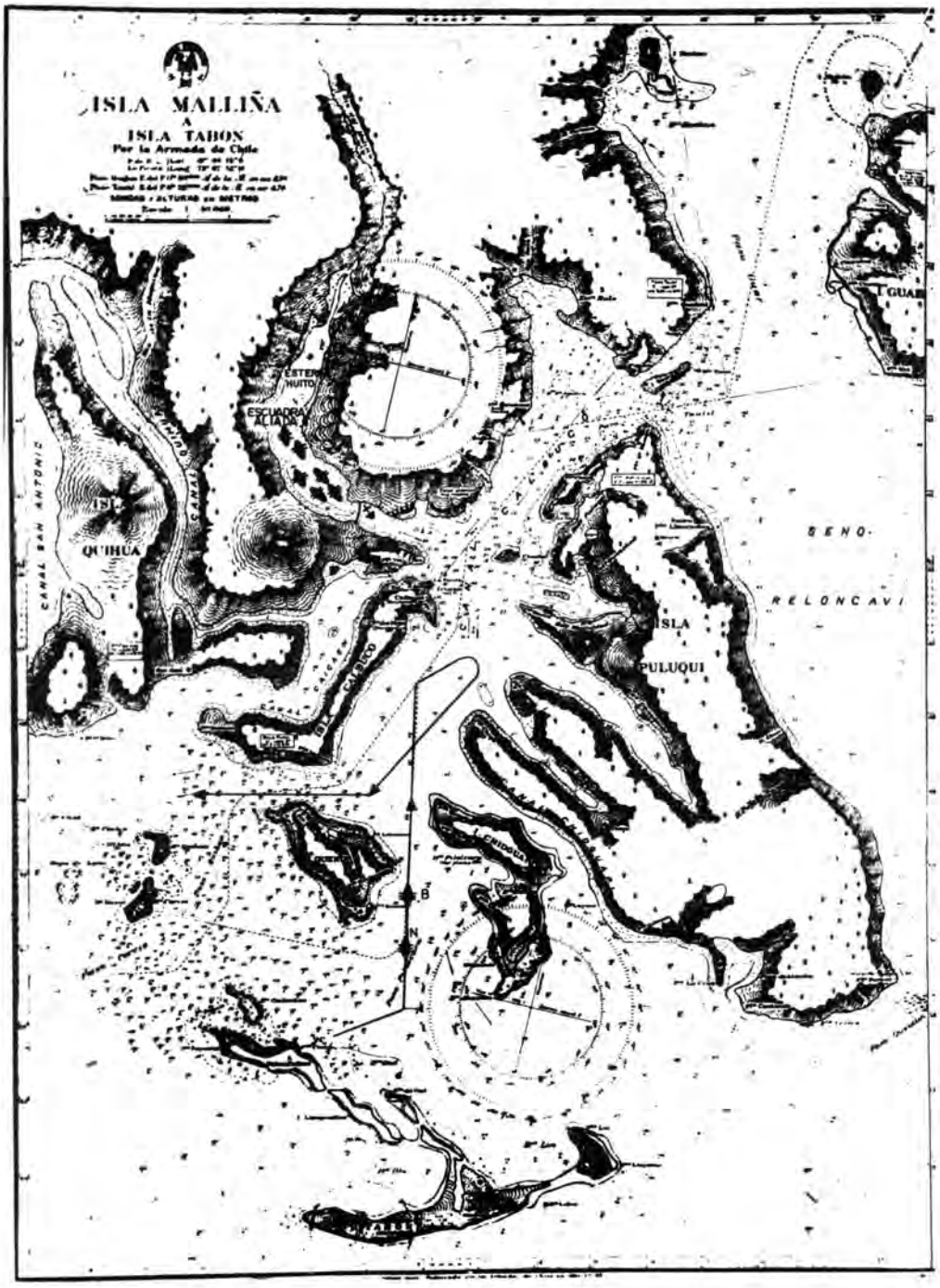
Inmediatamente después del combate de Abtao se consideró que este lugar no era suficientemente seguro para la Escuadra

Aliada. Los buques pasaron a Calbuco, a situarse "en otro canal denominado Huito, por haber recibido avisos que la *Numancia* y *Blanca* habían salido para batirnos", dice el Comandante General de la División Naval del Perú, quien añade que el 2 de marzo la *Numancia* y la *Blanca* se hallaban a la vista. Describe Huito como "una pequeña ensenada casi circular en el continente y su entrada tendrá una extensión de 4 a 5 millas, por un canal estrecho el cual se ha obstruido por cadenas y por el vapor *General Lerzundi* que se ha echado a pique en su mayor profundidad". También se han puesto, dice, "algunos torpedos inventados por oficiales de la Escuadra"[316]. Gracias al contralmirante García Castelblanco se sabe que habían dos fuertes (Naval y Peruano), un fortín y tres baterías, que reunían un Blakely rayado 500 pdr., un 110 pdr., cuatro 68 pdr. y 32 pdr.[317]. En la entrada, además de las embarcaciones sumergidas, se hallaban tendidas las cadenas de la *Amazonas*, en el punto más estrecho del canal, y tras ella las bocas de fuego de seis buques que, en orden de potencia, eran: *América, Unión, Apurímac, Esmeralda, Covadonga* y *Maipú*. Un batallón naval chileno dominaba las alturas, provisto de cañones de la *Amazonas* y de otras procedencias[318]. Al encontrar estos obstáculos, que hubieran tenido que vencer para entrar en un canal que en su parte más estrecha apenas medía doscientos metros, Méndez Núñez consideró que le era imposible cumplir con su propósito de destruir los buques. Abandonó la empresa, pues no podía hacer otra cosa ya que la falta de cartas e información hidrográfica hacía tremendamente riesgoso para el *Numancia* que entrara a buscar una posición que le permitiera no sólo enfilar los buques peruanos y chilenos, sino también moverse en el área de ataque. La excursión resultó, como lo había previsto Alvargonzález en la junta de guerra que la discutió el 17 de febrero, en "perder tiempo, gastar mucho combustible y exponer los buques, y más la *Numancia*, a una navegación llena de riesgos"[319]. Algo después la escuadrilla aliada creció en fuerza, cuando se instaló la nueva artillería de la *Apurímac*: 20 "bomberos" 68 pdr., 8 largos 32 pdr., 10 cortos 32 pdr., 1 colisa 110 pdr. a proa y un colisa 32 pdr. largo a popa[320].

Este fracasado intento español, que consolidaba la seguridad de los buques de la Alianza para esperar que llegara el poderoso refuerzo peruano que constituirían el *Huáscar* y la *Independen-*



El estero de Huito, en Calbuco, según portulano del Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada de Chile.


ISLA MALLIÑA
A
ISLA TABON
Por la Armada de Chile
CANAL SAN ANTONIO
ISLA
QUIHUA
ESCUADRA
ACIANO
ISLA
PULUQUI
SENO
RELONCAVI

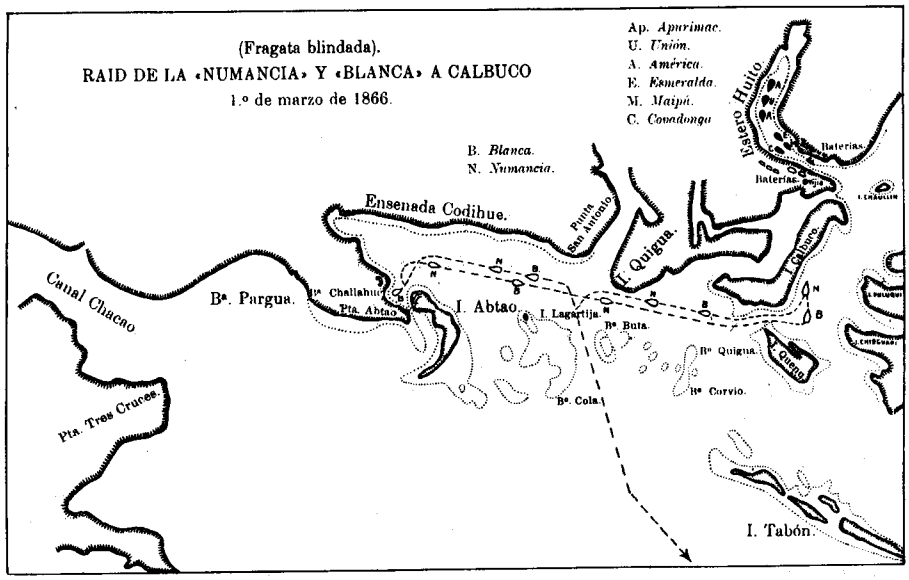


Diagrama que sobre el intento de Huito aparece en el libro del contralmirante chileno García Castel-blanco.

◁ *El reconocimiento de Huito.* A base de la carta de la isla Malliña a la isla Tabón (escala 1:40,000), de la Armada de Chile, se presenta la posición que la Escuadra Aliada ocupaba en el estero de Huito, así como el reconocimiento de la misma por las fragatas españolas *Numancia* y *Blanca,* el 1º-2 de marzo de 1866, que no dio lugar a una acción de armas, a causa de la fortaleza que mostraba la línea defensiva peruano-chilena mientras esperaba la llegada del *Huáscar* y la *Independencia.*

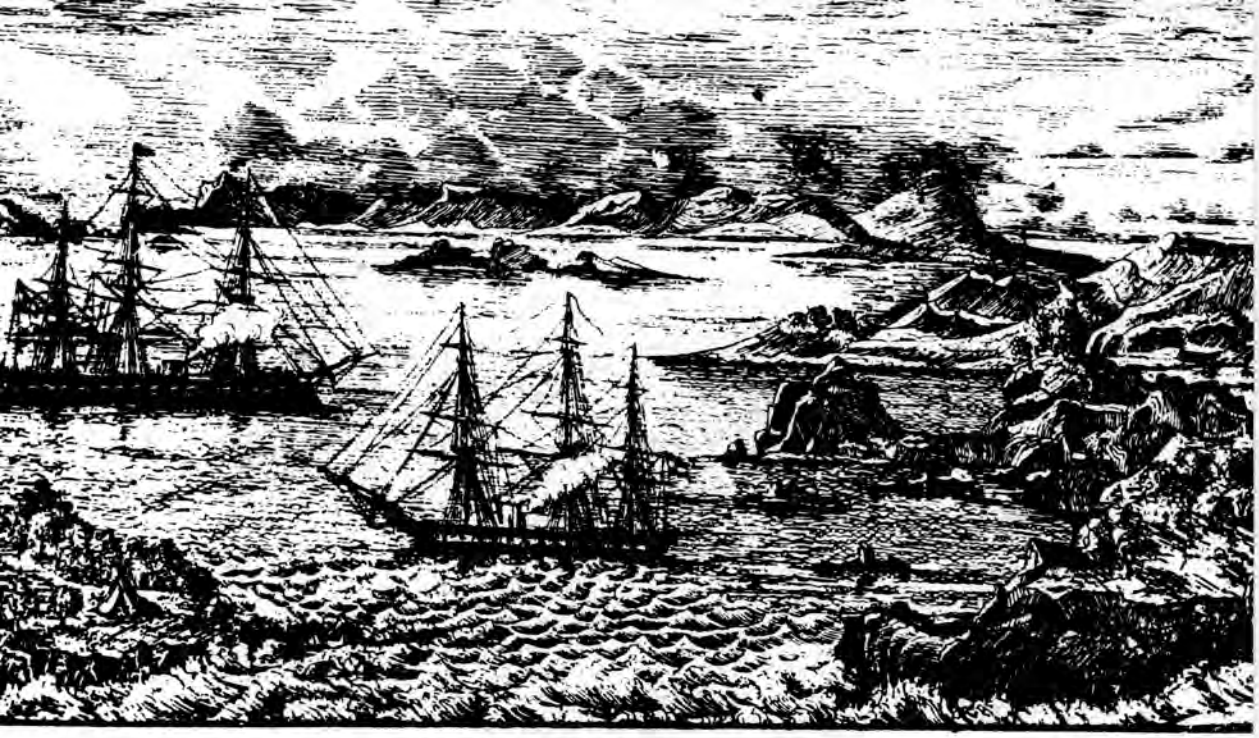


Ilustración del libro de Iriondo, que muestra a la *Numancia* y la *Blanca* en el reconocimiento que llevó a estos buques a Huito.

cia, no se tradujo en un mejoramiento de las relaciones humanas entre los marinos del Perú y Chile. La falta de entendimiento que había comenzado desde el arribo de la *Amazonas* y la *Apurímac*, también se había producido entre Williams y Villar, llegándose a un intercambio de notas de duro contenido, en los primeros días de marzo, a causa de lo que el jefe naval peruano consideraba una excesiva intromisión del chileno en asuntos que no le correspondían. De este entredicho trataremos en páginas posteriores. Por ahora basta decir que esta situación estaba lamentablemente destinada a durar y ha dejado rasgos en las *Memorias de Marina*... de Chile, de 1866 y 1867, que permiten hacer algunas observaciones que parecen caracterizar lo que en realidad fue el espíritu de la alianza concertada, así como sobre la forma que la cooperación presentaba. José Manuel Pinto, sin tener en cuenta en la suya, según parece, que los buques peruanos habían ido a Chile, a pesar del estado en que se encontraban, a fin de satisfacer los pedidos reiterados hechos por ese país para que se les enviara urgentemente, y el resultado había sido la pérdida de la *Amazonas*, da a entender que el auxilio peruano perdió su calidad de "muy valioso" a causa del naufragio de esa fragata, olvidando que fueron los buques peruanos los que en Abtao rechazaron a los españoles. También informa, apoyándose en un largo documento de Williams Rebolledo (tan largo como sobrio fue el parte que Villar presentó sobre la batalla) que el Comandante de la División Aliada (chileno) no participó en la acción de armas; pero, faltando a una elemental cortesía para con sus aliados, no menciona el hecho que el peruano Villar fue quien dirigió la batalla, asunto que sólo figura en un documento anexo. En ninguna parte se dice algo justiciero sobre el aporte de uno y otro aliado, como el número de cañones y de toneladas peruanos y chilenos que se opusieron a las naves españolas. Federico Errázuriz, en su *Memoria*, incurre en similares omisiones, y aquí ello resalta más si se considera que emplea una tercera parte del relato de la batalla[321] en una descripción en que se pormenorizan los nombres de los subtenientes chilenos, sin que Villar sea mencionado[322].

15. LA "VIBRACION POPULAR"

Fue en estos primeros meses, también, que el Gobierno publicó las "Instrucciones a que deben arreglar su conducta los co-

mandantes de buques de guerra y los corsarios del Perú en la guerra contra España", emanadas de la secretaría de Guerra y Marina el 10 de febrero de 1866[323], que la Legación de S.M. Británica se apresuró en enviar a su país, sin hacer ningún comentario respecto a la referencia que contenía un decreto supremo sobre el corso[324], pero dando detalles respecto al combate de Abtao y poniendo en relieve la dificultad que iba a producir a los españoles que el Perú compliera su deseo de fortificar el puerto de Guayaquil. Esta última parte del informe británico deriva de que entre el 4 y el 20 de febrero de 1866, debido a iniciativa peruana, se decidió que se ayudase al Ecuador a instalar elementos defensivos contra la escuadrilla española, buscando el acuerdo chileno respecto a la ayuda que se debía dar. El representante diplomático de La Moneda no estaba muy conforme, en vista de la ayuda que el Ecuador había dado antes a los buques españoles, y del peligro de que tarde o temprano usara ese armamento contra el Perú. Pero, debido a presión de nuestra cancillería, a regañadientes el vecino del Sur entregó cinco cañones, en "cesión temporal"[325]. En la madrugada del 25 de abril, el *Chalaco*, que en marzo había llegado de Panamá trayendo parte de la artillería que nuevamente se había comprado, zarpó a Guayaquil llevando los cañones de grueso calibre y "un cuadro de jefes y oficiales de artillería que le sirvieran". Es de advertir que estos encontraron que el gobierno ecuatoriano había contratado anteriormente a los peruanos generales Mendiburu y Frisancho, quienes por estar desterrados en Guayaquil ofrecieron sus servicios a aquél[326]. Esta información tiene el crédito que merece la de un testigo presencial, pues Melo formaba parte por entonces de la dotación del *Chalaco*. Tal envío debió revestir cierto valor moral por las circunstancias que rodearon su despacho. Melo nos da a saber que el Dictador estuvo en la cámara del *Chalaco* el día de la partida "vistiendo casaca recamada de oro y perorando a los expedicionarios con voz enfática, mientras golpeaba con el fuste sus botas de montar, que llevaba visibles". Añade que al lado de Prado, quien era "de gallarda apostura y aspecto marcial...", envuelta en amplio abrigo, muda, rígida, se veía una persona inmóvil, en quien pocos hubieran sospechado al docto coronel Gálvez, secretario de Guerra y Marina, que personalmente rondaba las naves de guerra... y quien muchas noches abordó al trasporte [Chalaco]". Este proceder de Gálvez, tan poco común por entonces en personas que ocupaban posiciones importantes, se explica por la febril situación en que vivía el Callao al prepararse para el ataque que se presentía.

La litografía hecha a base del apunte del guardia marina Rodríguez sirvió de base a por lo menos dos óleos. Este se encuentra en el Museo Naval del Perú. Como puede apreciarse comparándolo con la litografía de Jullia que también reproducimos, la copia no es muy fiel pues el pintor ha colocado en el primer plano un barranco rocalloso, y los tamaños de los buques han sido alterados alargando la *Apurímac* y empequeñeciendo la *Unión* y *América*. El óleo que figura en el Museo del Ejército (Real Felipe) no presenta esos defectos. Está firmado por J. Sánchez y lleva la indicación "Lima, 1869".





El presidente Pezet, según un óleo de Blas Velarde, existente en el Museo Naval del Perú.

El Perú, también en marzo, cedió a Bolivia dos cañones rayados de a 4" y 1,000 rifles para que fortificara Cobija[327].

Mientras la fuerza naval aliada se halla en la situación expectante e imprecisa que hemos descrito, como resultado de la inútil excursión a Calbuco la fuerza naval española se halla en la hora de las resoluciones definitivas, impulsada por la enérgica personalidad de Méndez Núñez y también acicateada por ciertos factores que se hacen presentes. De varias fuentes llega la inquietud de que el *Huáscar* y la *Independencia* puedan atacar la base que España tiene en Montevideo[328]; precisa realizar un amago de importancia para dejar el Estrecho y el mar abiertos a los 50 cañones y 300 hombres que trae la *Almansa* que el 14 de marzo ha salido de Montevideo hacia el Pacífico[329]; y lo que hace tiempo era temido en cuanto a la salud de las tripulaciones, se hace presente: los médicos dan a saber al Almirante el deficiente estado sanitario de las fragatas, y que los síntomas de escorbuto han aparecido[330]. Mientras esto ocurre, Madrid, siempre fuera de la realidad con respecto a esta escuadra, envía al Almirante una comunicación, que afortunadamente no lo va a encontrar ya en el Perú, en la cual Bermúdez de Castro le manda instrucciones sobre cómo proceder, en vista que el Perú, dice, ha perdido *Amazonas, Loa* y *Lerzundi* y se ha visto obligado a encerrar su escuadra "entre escollos y buques sumergidos", dándole normas: que se apodere nuevamente de las Chincha y comience a vender guano; en el caso de hacer la paz e imponer condiciones, exigir el reconocimiento del tratado con Pareja; ajuste de uno de paz; saludo al pabellón español por parte de los cuatro aliados y el pago de diez millones de duros "en dinero" por parte del Perú"[331]. El ministro de Marina, más realista, le ha escrito antes comentando una comunicación en que Méndez Núñez ha dicho, al tomar el mando, que procederá "con energía y entereza"..., "a fin de poner término a una situación que exige infructuosos sacrificios y que faltan elementos para prolongarla". Zavala se da por enterado que el Almirante piensa llevarse la Escuadra a Montevideo y mayormente lo comenta en el sentido de que antes habría que vindicar el desastre de la *Covadonga*[332].

El 16 de marzo Méndez Núñez comienza a desarrollar los planes que se ha propuesto, pues en esa fecha da a saber a Madrid que cree llegado el caso, "previsto por el Ministro de Estado, de bombardear las principales poblaciones del litoral de Chile y del

ESTADO jeneral de la Marina Mercante Nacional el primero de junio de 1867.

NOMBRE DEL BUQUE.	CLASE.	NACIONALES.			NACIONALIZADOS.			Antiguos nombres.	DUEÑOS.		FIADORES.	MATRICULA.		PATENTE.		Número del rol de matrículas.	CAPITANES.	OBSERVACIONES.
		Tonelaje.	Lugar de Construccion	Año.	Tonelaje.	Lugar de Construccion.	Año.		Nombre.	Residencia.		Número.	Fecha.	Número.	Fecha.			
William Rebolledo..	Pailebot..	75 01	Constitucion	1866	.....	.....	....	.....	Mesa Hermanos.....	Constitucion	Pedro N. Albornoz..	1	Enero 30 de 1867..	1	Enero 31 de 1867.	26	H. Tiedemann....	Cabotaje..
Anita	—	....	.....	....	81.24	.....	.....	Anita.....	L. Osthaus i M. Lyon.....	Valparaiso..	N. C. Jehuth i J. Grethe	2	Febrero 1.° de 1867.	2	Febrero 4 de id.	2	Martin Lyon.....	—
Porcia.....	Goleta....	....	.....	....	80.479	New London.....	1853	Porcia.....	Juan C. Morong.....	Cabiera.....	Rusell W. Wing.....	3	Id. 28 de 1867.	3	Marzo 8 de id.	1	C. H. Reeves.. ..	—
Mathieu i Bruñas....	Barca.....	....	.....	....	110.26	E. Unidos (N. A.)	.....	Mathieu i Bruñas	Mathieu i Bruñas i Lyndsel.	Talcahuano.	Jorje Evans.....	4	Id. 28 de 1867.	4	Marzo 8 de id.	3	B. A. Freeman....	—
Ripple.....	—	....	.....	....	176.29	New London.....	1855	Ripple.....	W. Bowen i E. J. Morgan.	Valparaiso..	Costa i Aguier.....	5	Marzo 6 de 1867..	5	Marzo 8 de id.	4	W. Bowen.....	—
Elena...	Pailebot..	....	.....	....	79.82	E. Unidos (N. A.).	.....	Elena.....	Luis Osthaus	—	D. Manahan i A. Ferreira	6	Id. 29 de 1867.	6	Marzo 30 de id.	5	R. Brandt.....	—
Manquera.....	Barca.....	....	.....	....	273.93	Bolton.....	1865	Menenger.....	J. H. Marks i G. Petersen..	—	Belluley i Co.....	7	Marzo 16 de 1867.	7	Mayo 20 de id.	6	C. F. Pope.....	Perua....
Arcadora.....	—	....	.....	....	218.07	New London	1856	Relcase.....	J. H. Marks, J. R. Moore i J. Jenkins.....	—	Gilnes. Jenkins i Co...	8	Id. 16 de 1867.	8	Mayo 20 de id.	7	Juan Heath.....	—

Secretaría de la Comandancia Jeneral de Marina, Valparaiso, junio 1.° de 1867.
B. CAMPILLO.

V.° B.°
LIRA.

Buques con que quedó la marina mercante de Chile, como resultado de la guerra con España, a mediados de 1867, y algunas de las características de los mismos. (Tomado de la *Memoria de Marina* de Chile, de ese año).

Perú", para lo cual está alistando los buques. Pocos días después esta noticia llega a conocimiento de los neutrales y comienzan las presiones sobre el Almirante, principalmente por parte de las escuadras y los representantes diplomáticos de Gran Bretaña y los Estados Unidos, a las cuales pone oído de mercader[333]. Es por entonces que recibe de Chile la extraña propuesta de que se defina la situación mediante un duelo o combate internacional entre los buques de las escuadras, con excepción de la *Numancia*. Al dar cuenta a Madrid de que ha rechazado tal desafío, acompaña el informe con un comentario malévolo: "...un duelo en el que Chile nada exponía, pues los buques enemigos son peruanos"[334]. No es de dudar que la Marina de Guerra del Perú hubiera participado en tal encuentro, en homenaje a la gratitud que nuestro país abrigaba por el pueblo de Valparaíso, y por el pueblo todo de Chile que tanta solidaridad con el Perú mostró cuando los buques españoles se apoderaron de las Chincha. El rechazo de Méndez Núñez no dio oportunidad al duelo internacional. La escuadrilla española, en cambio, con unánime repudio internacional bombardeó Valparaíso el 3 de marzo de 1866, puerto que no se defendió para que la acción española apareciera aun más vituperable. El Callao esperó su turno trabajando febrilmente en las torres y trincheras del puerto, ya que el nuevo gobierno había decidido presentar a los buques españoles un combate en que la Marina de Guerra participaría en forma brillante. Las gestiones de los neutrales para impedir tal hecho de armas no dieron resultados satisfactorios[335].

Los buques de guerra españoles cuyos nombres y características hemos mencionado varias veces en páginas anteriores, llegaron al Callao durante la mañana del 25 de abril y con ellos, y también el día siguiente, vinieron los trasportes armados. Algunos de estos volvieron a salir en comisión. Pero el día del combate se hallaban en el fondeadero de San Lorenzo con el blindado, las cinco fragatas y la corbeta, los siguientes: *Marqués de la Victoria, Cousiño, Maule, Uncle Sam, Matanza, María* y *Lotti María*, donde se hallaban los enfermos y prisioneros. Al día siguiente de su llegada el Almirante dio a saber al cuerpo diplomático residente que el Callao quedaba bloqueado y que procedería a bombardearlo el 1º de mayo, amenaza esta última que sólo haría efectiva el día 2 de ese mes.

Los hechos que precedieron el combate, así como el desarrollo de éste, constituyeron la parte culminante de "la vibración popu-

lar y patriótica que se había iniciado en 1862... La opinión pública conducida, si se quiere, por políticos ambiciosos, por demagogos iracundos y también por patriotas ardorosos, quiso vengar de inmediato la humillación que significaba la ocupación de las islas y con ello demostró que en su alma ardían aún los entusiasmos, las esperanzas y también los odios que la guerra de la Independencia suscitara...", con frases de Basadre[336]. Lo relacionado con el combate del 2 de mayo constituye una de las páginas más hermosas de la historia nacional. Tal hecho de armas tuvo como testigos a los marinos de guerra de tres países neutrales, la mayor parte de los cuales pertenecían a las escuadras del Pacífico. Se hallaron ese día en el puerto la fragata francesa *Venus* y las británicas *Shearwater* y *Mutine,* pertenecientes a esos agrupamientos. Pero, en cuanto a los norteamericanos, también estuvo en el Callao la escuadrilla especial que, al mando de Rodgers, se hallaba realizando un viaje de demostración naval. Esta circunstancia se tradujo en que presenciaron el combate las siguientes unidades de guerra norteamericanas: *Vanderbilt, Wateree, Mohongo, Powhatan, Tuscarosa* y *Monadrock.* Para la historiografía naval esto ha resultado beneficioso, pues nos ha sido dado consultar no sólo informes de los comodoros J.M. Rodgers y G.F. Pearson, que están acompañados de croquis, sino también los cuadernos de bitácora de esos buques, que contienen uno que otro dato interesante.

Urrea, Márquez y algo Valdivia han dejado páginas llenas de vida en las cuales relatan los acontecimientos que precedieron al hecho de armas, así como la batalla y las consecuencias inmediatas. Hemos utilizado los datos de estos autores, especialmente los de Urrea puesto que consigna no todos pero la mayoría de los partes de combate elevados por quienes tuvieron el mando de las torres, fuertes, buques y baterías de la línea defensiva. Pero también hemos consultado la obra de Melo que tiene valor testimonial y naval, ya que este era por entonces guardia marina que prestaba servicios en el *Chalaco,* quien refiere que cuando su buque volvió de Panamá, en marzo de 1866, encontró el Callao "convertido en factoría militar [y] teatro de [una] febril actividad [que]... carecía de precedente", todo ello dirigido por José Gálvez, a quien pudo observar en acción y de manera frecuente. Lo describe "reservado, grave, con esa apariencia solemne del filósofo griego o del togado romano". Añade que "esfumaba su rostro una espesa barba negra sobre la cual ardían dos pupilas negras tam-

bién, con el fuego concentrado, vívido que es la consecuencia de esas voluntades de acero que aspiran, sin decirlo, a controlarlo todo", acompañando tal descripción con un comentario que bien indica la importancia nacional que se le atribuía: "No ha faltado quien sostenga que la revolución regeneradora de la dictadura fue obra suya, como también la dictadura misma"[337].

A este autor debemos también el relato de algunos acontecimientos que precedieron al combate, como el fervor con que utilizando linternas se trabajó por las noches en las baterías. El registro que los españoles impusieron de inmediato a los buques que entraban al puerto. El sondaje que la *Almansa* realizó en el lado de la Mar Brava. Las evoluciones que *Resolución* y *Blanca* hicieron en la bahía, provocando la salida del *Loa* hacia ellas, sin que nada ocurriera debido a su retiro. Los ejercicios de tiro en que se empeñó la *Villa de Madrid*. Y la falsa noticia que por entonces circuló respecto al *Huáscar* e *Independencia:* que habían entrado ya al Pacífico y navegaban en demanda del Callao[338].

El 30 de abril, mediante un decreto supremo dispuso el presidente Prado que en caso de su muerte, puesto que había decidido constituirse en el lugar del combate y dirigir personalmente la defensa del Callao, los "Secretarios de Estado" formarían un "Consejo de Gobierno" que convocaría a elecciones "dentro de los primeros 15 días". También en esa fecha dirigió al país una breve proclama: "Peruanos: Hace cuarenta años flameaba en las fortalezas del Callao la Bandera española. Nuestros padres la hundieron en los mares después de haberla humillado en los campos de Junín y Ayacucho. Hoy nuestros enemigos la enarbolan de nuevo en esas mismas playas que han contemplado dos veces su derrota y nuestro triunfo. Mañana les probaremos por tercera vez que es invencible el pueblo que combate por su honra y su libertad. Cincuenta cañones defienden, contra 300, el honor nacional. Ellos tienen la fuerza; nosotros la justicia y el valor. Pasó ya el tiempo en que prevalecía el peso de la fuerza en la balanza de la justicia. Yo estaré con vosotros en el peligro. ¡Qué gloria la mía si cayese envuelto en la bandera de mi patria, al lado de los defensores de su honor! Si llega ese momento, os recomiendo la cordura que aconseja la propia conveniencia, para probar al mundo que al valor de la lucha se unen las virtudes que os hacen dignos de su libertad"[339].

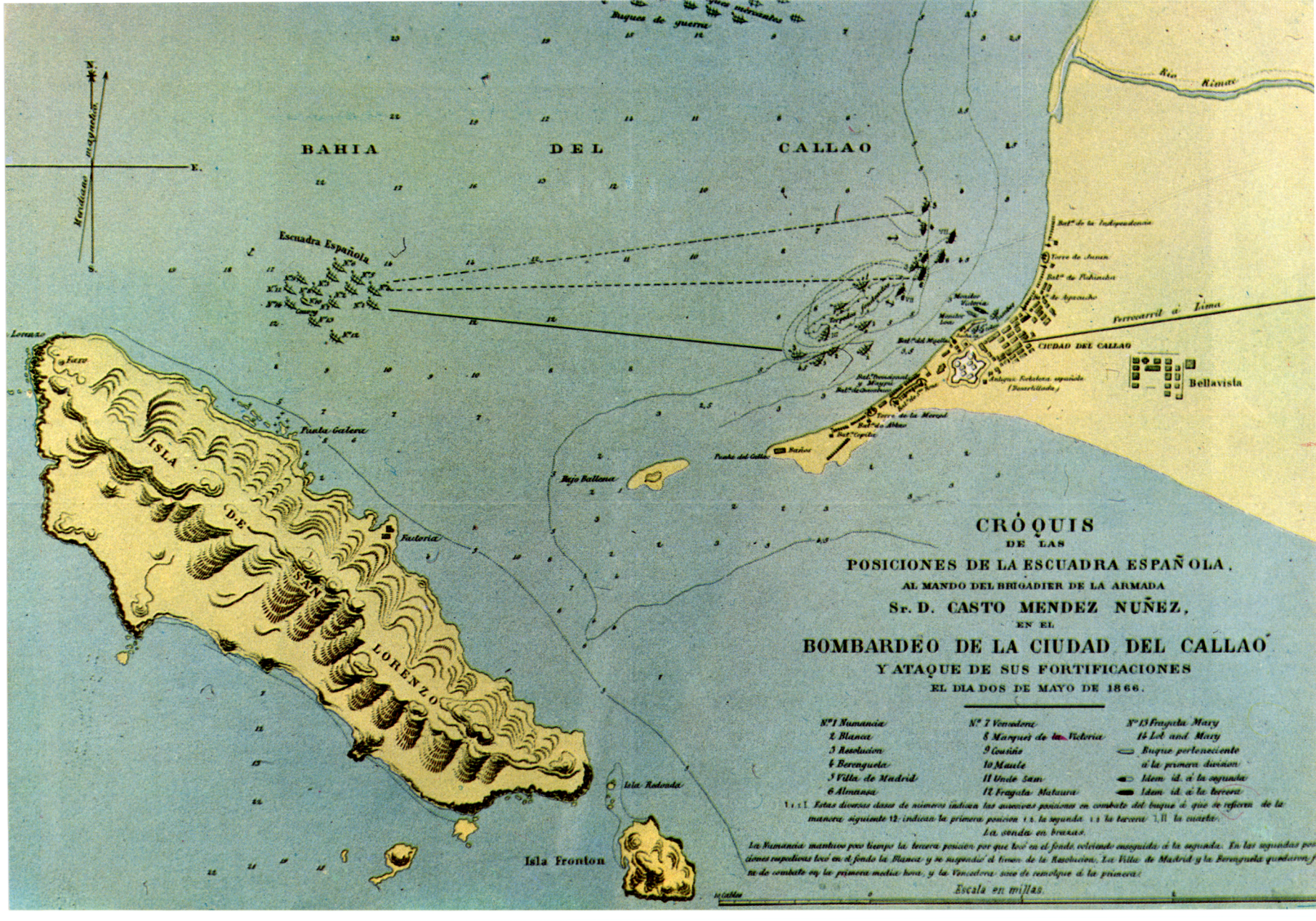
16. GALVEZ Y MENDEZ NUÑEZ: LOS CAMPEADORES

Desde que después de anclar el 27 de abril en el Callao, Méndez Núñez había dado a conocer sus intenciones a los extranjeros, los buques mercantes y de guerra tomaron posiciones en lugares que estuvieran fuera de la línea de tiro, y así lo hizo también la escuadra norteamericana del almirante Pearson, que fondeó el 30.

Los cuadernos de bitácora de los buques de guerra norteamericanos que pasaron esos días en el Callao, dan a saber que el 2 de mayo amaneció con una temperatura de 66° F y con neblina que un S.E. fue despejando lentamente. No obstante, desde temprano se notó agitación en el fondeadero de San Lorenzo que los buques españoles ocupaban, el cual denotaba la preparación para un combate: la *Blanca* colocó en el costado blindaje de cadena, todos calaron los masteleros de gavia, aseguraron los cabos de labor de la jarcia firme y encendieron calderas, probando las máquinas. A las 10:00 a.m., hora en que la bahía quedó clara, en todos los buques formó el personal y se dio lectura a una proclama de Méndez Núñez, en la cual, entre manidas expresiones que no estaban a la altura de este ilustrado almirante, sólo había un acierto sicológico: se mencionaba un... "volviendo al seno de nuestras familias después de conseguir una página de gloria...", que infundía ánimo y esperanzas. Hubo vítores y más preparativos hasta que a las 11:30 hs. la Capitana izó señales de movimiento. A poco el toque de generala ordenó ponerse sobre las armas, así como el viejo de calacuerda (que en el pasado servía para mandar que en las armas de fuego se aplicase la mecha, o cuerda encendida, a los oídos de las armas cebadas con pólvora) dispuso preparar la artillería. Debió ser un momento de gran emoción. Las defensas peruanas no podían dejar de temer el ataque de esta escuadra europea que era la más grande que en nuestra historia se había presentado en la costa; pero la sostenía ese fuego patriótico que en páginas anteriores hemos mencionado. Las tripulaciones españolas, por su parte, sabían que el empeño era serio debido a la artillería que enfrentaban. No se puede dudar que era exacto lo que Novo expresa: "La Escuadra atesoraba en su seno una asombrosa disciplina a prueba de terribles penalidades, y una perfecta instrucción militar y marinera adquirida en largos años de soledad y de esperada lucha"[340].

A las 11:45 hs., según la *Tuscarosa*[341], después que los buques formaban arrumbados al Norte, principiaron a avanzar hacía la

Diagrama español del combate del 2 de mayo, existente en el Museo Histórico Militar. (Autor desconocido).


BAHIA DEL CALLAO
Buques de guerra
Escuadra Española
Meridiano magnetico
N.
E.
Rio Rimac
Ferrocarril á Lima
CIUDAD DEL CALLAO
Bellavista
Torre de Juanes
Torre de la Merced
Punta del Callao
Bajo Ballenas
Punta Galera
Factoria
Faro
ISLA DE SAN LORENZO
Isla Redonda
Isla Fronton
CRÓQUIS
DE LAS
POSICIONES DE LA ESCUADRA ESPAÑOLA,
AL MANDO DEL BRIGADIER DE LA ARMADA
Sr. D. CASTO MENDEZ NUÑEZ,
EN EL
BOMBARDEO DE LA CIUDAD DEL CALLAO
Y ATAQUE DE SUS FORTIFICACIONES
EL DIA DOS DE MAYO DE 1866.
Nº 1 Numancia
2 Blanca
3 Resolucion
4 Berenguela
5 Villa de Madrid
6 Almansa
Nº 7 Vencedora
8 Marqués de la Victoria
9 Cousiño
10 Maule
11 Onde Sam
12 Fragata Mataura
Nº 13 Fragata Mary
14 Loò and Mary
Buque perteneciente
á la primera division
Idem id. á la segunda
Idem id. á la tercera
I, i, I. Estas diversas clases de números indican las sucesivas posiciones en combate del buque á que se refieren de la manera siguiente 12: indican la primera posicion 1.3 la segunda 1.3 la tercera 1.II la cuarta.
La sonda en brazas.
La Numancia mantuvo poco tiempo la tercera posicion por que tocó en el fondo, volviendo enseguida á la segunda. En las segundas posiciones respectivas tocó en el fondo la Blanca y se suspendió el fuego de la Resolucion. La Villa de Madrid y la Berenguela quedaron fuera de combate en la primera media hora, y la Vencedora sacó de remolque á la primera.
Escala en millas.



José Gálvez Egúsquiza, ideólogo liberal, incansable director de las obras defensivas del Callao, y perdida esperanza política del Perú al morir el 2 de mayo durante el combate.

bahía dividiéndose la línea de batalla en tres partes: *Numancia*, *Blanca* y *Resolución*, que constituían la Primera División, se dirigieron lentamente hacia las obras defensivas del Sur. La Segunda División, compuesta de la bien artillada *Villa de Madrid* y de la *Berenguela*, pusieron proa hacia el extremo septentrional de la línea defensiva. Por en medio del ángulo que esos dos grupos habían formado, se dirigieron hacia el centro de las defensas la *Almansa*, que era entre las fragatas la que tenía el mayor número de cañones de largo alcance, y la *Vencedora*, pareja de buques que constituía la Tercera División. Estos tres grupos estaban bien compensados en cuanto a potencia de fuego y a las obras defensivas del sector que cada uno de ellos iba a atacar, información que habían conseguido gracias al buen servicio de inteligencia que establecieron los españoles desde que se preparó en Madrid la llamada "Expedición científica". Pero antes de presentar las características de cada una de las tres divisiones españolas, es conveniente compulsar la potencia del conjunto, que consistía de 245 cañones[342] de los cuales "la mayor parte"[343] era de 68 pdr., es decir, los magníficos "bomberos" franceses de 20 cm. (8") y aproximadamente 90 cwt, de peso, precisos y con proyectiles que eran de buena penetración. El resto de la artillería estaba formada por piezas que constituían una adaptación española del 32 pdr. rayado francés, que era inferior al mencionado 68 pdr. en precisión y en potencia, de los cuales dos buques llevaban cañones cortos y cañones largos (los llamados por ellos "16 cm., números 2 y 3"). Además, en algunas de las unidades a flote había cañones rayados de 12 cm. Los 68 pdr. en su integridad, o si no en su mayoría, estaban en las baterías, y unos cuantos 32 pdr. eran colisas (algunas colocadas en el alcázar, como sucedía en la *Villa de Madrid*). Esta disposición de la artillería, durante el combate obligó a los buques a presentar continuamente sus costados al empeñarse contra la línea defensiva, lo que hubiera sido innecesario de haber contado con 68 pdr. giratorios. En esto los peruanos tuvieron la ventaja de que sus cañones de 12" y 11" poseían un amplio sector de tiro. El autor hubiera querido comparar los pesos metálicos de las andanadas, dato que verdaderamente determina la real ventaja del conjunto de combatientes en uno u otro lado de las líneas de fuego, esto le resultó imposible porque la artillería peruana de defensa disparó a discreción.

Los buques españoles estaban cortos de munición, de tal manera que no tenían mucho que escoger y emplearon la que les

quedaba usándola en la mejor forma posible que resultó bastante heterodoxa: "bombas" (granadas) y balas huecas, proyectiles sólidos, tarros de metralla. Quisieron utilizar cohetes pero no lo lograron por faltas mecánicas en los disparadores.

En la Primera División, la nave almirante tenía como capitán de bandera al capitán de navío Juan D. Antequera, un canario que después llegó a brigadier y ministro de la Marina, que era "amigo predilecto de Méndez Núñez y uno de sus más desinteresados y juiciosos consejeros", según Novo[344]. Su calidad profesional debió ser sobresaliente si se le dio el comando del blindado que era "la joya de la Marina", magnífico y fortísimo buque (que resistió 52 impactos no habiendo sido afectado, y sin gravedad, sino por un proyectil de 300 libras), llevó a la acción gran potencia de fuego: toda su batería estaba compuesta de cañones 68 pdr. Como mayor general de la Escuadra viajaba con el Almirante en el *Numancia* don Miguel Lobo y Malagamba quien para Novo era "el Jefe de talento más preclaro que estuvo en el Pacífico y tal vez más activo, enérgico y organizador que tuvo la Armada [durante esos años]", "hombre notable no sólo como marino, sino como publicista e historiador"[345]. De los otros dos buques de esta división, la fragata *Resolución* llevaba 40 cañones 32 pdr., largos y cortos, e iba al mando de Carlos Valcárcel y Usel de Guimbarda, bravo, tenaz y muy querido por la dotación de su buque; la fragata *Blanca* tenía por comandante al mejicano Juan Bautista Topete y Carballo, "la figura más noble y varonil de la Escuadra del Pacífico, que debe colocarse al nivel de Méndez Núñez, el hombre de armas que sólo intervino en su patria, donde el pronunciamiento militar formaba parte de la vida profesional, una sola vez en asuntos políticos: para terminar con la intolerable dinastía española", después de lo cual "sirvió retraído en su hogar y venerado por su patria, donde nadie ignora que su honra inmaculada rechazó ofertas *muy seductoras*..."[346]. Entre las muchas anécdotas que sobre el valor de este jefe existen, quedó una en la playa chalaca. La *Blanca* estuvo combatiendo tan cerca de la ribera de Chucuito que las voces de la fragata se oían claramente en tierra. Su comandante, era de carácter muy vivo y se encolerizó de que su buque hubiera recibido el balazo que le sacó ocho hombres de combate y mandó a Topete a la enfermería. Cuando volvió a su puesto, se dió a reconocer ante sus enemigos a fin de que no lo creyeran herido de gravedad, mediante una frase que comenzaba con una fuerte interjección seguida de este aviso:

"¡Aquí está Topete!". La *Blanca* tenía 40 cañones, casi todos 32 pdr. en batería, más dos 68 pdr. que no le fueron muy útiles porque no tenía granadas en la santabárbara ya que estaba tan escaso de munición que tuvo que salir de la línea de fuego antes que terminara la acción.

La mejor unidad de la Segunda División era la fragata *Villa de Madrid*, de 40 cañones 68 pdr. en la batería más otros dos 68 pdr. y cuatro 32 pdr., en otros lugares, comandada por Claudio Alvargonzáles y Sánchez reputado como excelente maniobrista y "más bravo que reflexivo"[347], no tuvo ocasión de mostrar sus cualidades personales y la eficacia de su buque pues al comenzar el combate fue imposibilitado para seguir en la línea. Igual suerte corrió su compañera de división, la fragata *Berenguela*, que estaba al mando de Manuel de la Pezuela y Lobo, de quien Novo dice que "demostró un valor sereno, real y asombroso"[348] en lo cual no hay exageración si se tiene en cuenta la forma en que arrostró el grave peligro en que se halló su buque.

La Tercera División estuvo formada por el buque más fuertemente armado y por el más débil en este sentido. La fragata *Almansa* contaba con 50 cañones 68 pdr. y la goleta *Vencedora* con sólo tres del mismo calibre. El primero de esos dos buques se había incorporado recientemente en la escuadra de Méndez Núñez, bajo el mando del joven capitán de fragata Victoriano Sánchez y Barcaíztegui, a quien el Almirante había nombrado comandante, por haber caído enfermo en Montevideo el capitán de navío Francisco Navarro, pues "gozaba fama de valiente y arrogante", lo que demostró durante el combate cuando estuvo en peligro de volar con su buque a causa de una explosión. La tripulación era "bisoña e imberbe" pero sostuvo en forma incansable el largo combate[349]. En cuanto a la goleta, también hizo un duro trabajo comandada por el teniente de navío Francisco Patero y Chacón, quien ya había dado pruebas, en Hong Kong, de su carácter firme[350].

Abramos un paréntesis antes de describir el combate para comentar algo los principios, métodos y técnicas utilizados por entonces en esta clase de encuentros, así como el escenario en el cual se desarrolló la acción del 2 de mayo de 1866.

En la década de los sesentas ya los conceptos estratégicos sobre la forma de resguardar las costas comenzaban a adoptar las características que años más tarde expresaría Mahan al decir

El telón de fondo de esta ilustración es una reproducción fotográfica, de un ítem de la colección de la Biblioteca del Congreso de Washington D.C., (nº 3585 117-181 originalmente) del Depósito de Cartas y Portulanos de la Marina de Francia, que presenta un levantamiento del Callao, hecho por un grupo de oficiales de la División Naval de Francia en el Océano Pacífico e impreso en 1866, en el cual están geodésicamente representados los lugares que ocupaban las torres, fuertes y baterías de las líneas defensivas del puerto el 2 de mayo de 1866. Para lo referente a las edificaciones existentes entre Bellavista y La Punta hemos utilizado los planos del Callao de 1850 y 1870, hechos por los ingenieros Mariani y Escudero, respectivamente. En cuanto a las posiciones ocupadas por los buques y a los desplazamientos de los mismos durante el combate, nos hemos basado, principalmente, en el croquis español que aparece en la obra de Novo Colson, y también en el trazado por el teniente de la Marina de Guerra de los Estados Unidos Goun K. Haswell (quien fue testigo presencial de la acción), así como en lo que expresan los partes oficiales de los altos jefes peruanos y españoles que dirigieron el combate. Mediante cuidadosas mediciones de distancias y realizando cómputos horarios creemos haber llegado a una representación objetiva de los incidentes que se presentaron durante la acción. (El Croquis de Novo Colson ha sido reproducido en nuestro tomo VII, p. 379 y también en este capítulo).

79°30'05"

SEGUNDA DIVISION
- Berenguela (Be)
- Villa de Madrid (V)

TERCERA DIVISION
- Almanza (A)
- Vencedora (Ve)

BUQUES DE GUERRA EXTRANJEROS
Norteamericanos: Mohongy, Wateree, Monadnock, Tuscarosa, Vanderbilty, Powhatan, Fredonia
Británicos: Sheermater, Mutine
Francés: Venus

LEYENDA
LAS FLECHAS LLENAS INDICAN DIRECCIONES DE APROXIMACION Y LAS POSICIONES ESTAN DADAS POR LAS HORAS Y/O LOS SUB-INDICES

V 12.30-12.47 hrs.
Ve_2 12.47 hrs.
Be 12.47-12.52 hrs.
A_3
A_2 13.05-14.30 hrs.
Ve_3 13.30-16.45 hrs.
A_4 15.00-17.30 hrs.
Ve_1 12.45 hrs.
R_3
A_1
L_3
N_3 12.34 hrs.
B_3
T_4
V_2
T_2
N_1 11.50 hrs.
POSIBLE CAMPO MINADO
N_2 12.15 hrs.
R_4 16.45 hrs.
B_2 12.15- 15.30 hrs.
B_4
B_1 13.15 hrs.
R_1 12.00
R_2 12.45 hrs.
L_4
L_2
L_1
L_5
V_1
T_3
T_1
T_5
S_1
C_1
C_2
S_2
C_3
S_3

BUQUES AUXILIARES ESPAÑOLES
- Marqués de la Victoria
- Cousiño
- Maule
- Uncle Sam
- Mataura
- Mary
- Lot and Mary

PRIMERA DIVISION
- Numancia. (N)
- Blanca (B)
- Resolución (R)

BUQUES PERUANOS
- Loa (L)
- Tumbes (T)
- Victoria (V)
- Sachaca (S)
- Colón (C)

BATERIA INDEPENDENCIA
6 de 32 pdr. cortos

TORRE JUNIN
2 Armstrong de 300pdr.

BATERIA PICHINCHA
5 de 32pdr. largos

FUERTE AYACUCHO
2 Blakely de 450 pdr.

ALAMEDA

CAÑON DEL PUEBLO
1 Blakely de 450 pdr.

CASTILLO DE LA INDEPENDENCIA

BATERIA PROVISIONAL
5 de 32 pdr.

BATERIA CHACABUCO
5 de 32 pdr.

FUERTE SANTA ROSA
2 Blakely de 450 pdr.
1 de 68 pdr.
7 de 32 pdr.

BATERIA MAYPU
6 de 32 pdr.

TORRE LA MERCED
2 Armstrong 300 pdr.

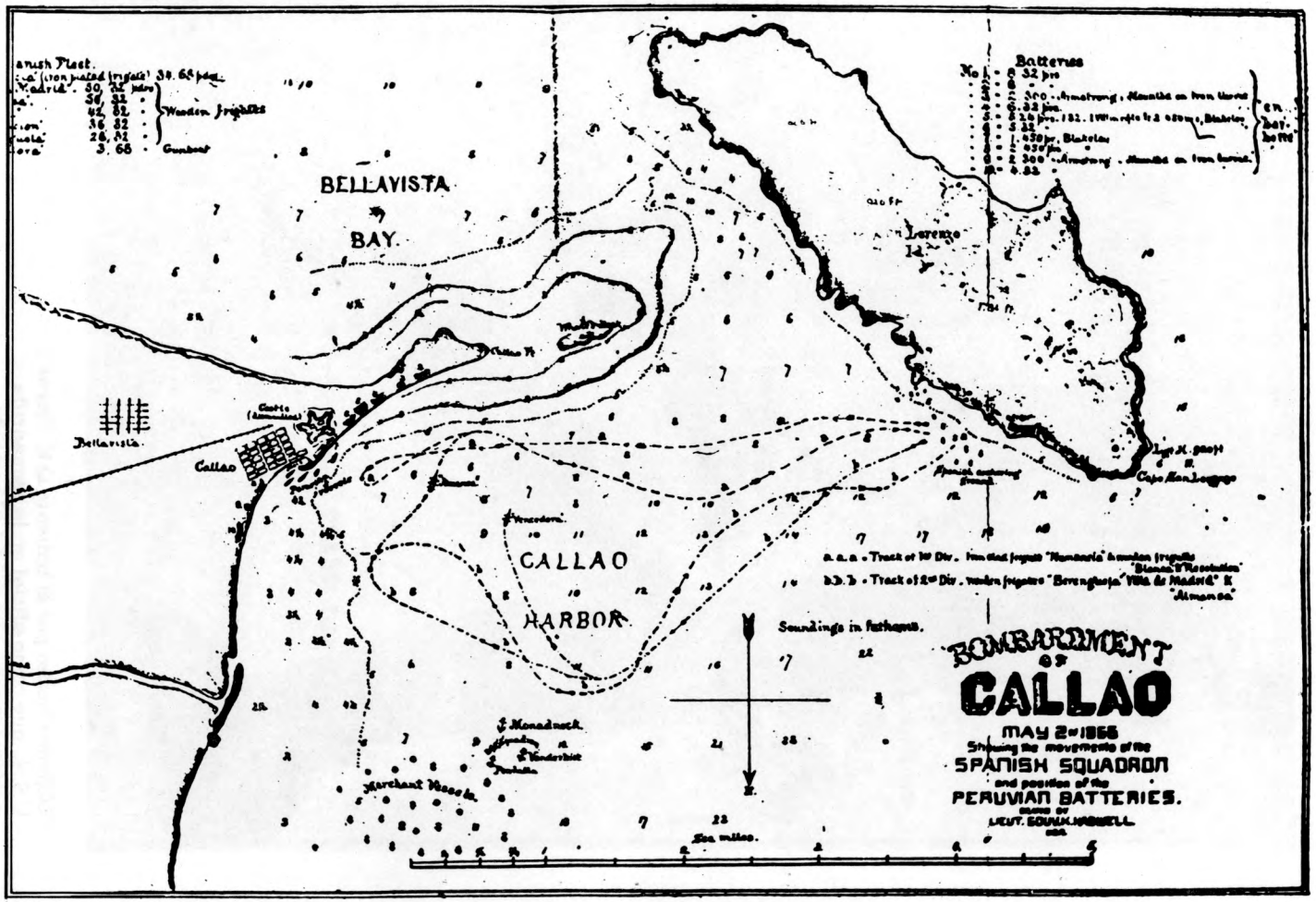
BATERIA ZEPITA
6 de 32 pdr.

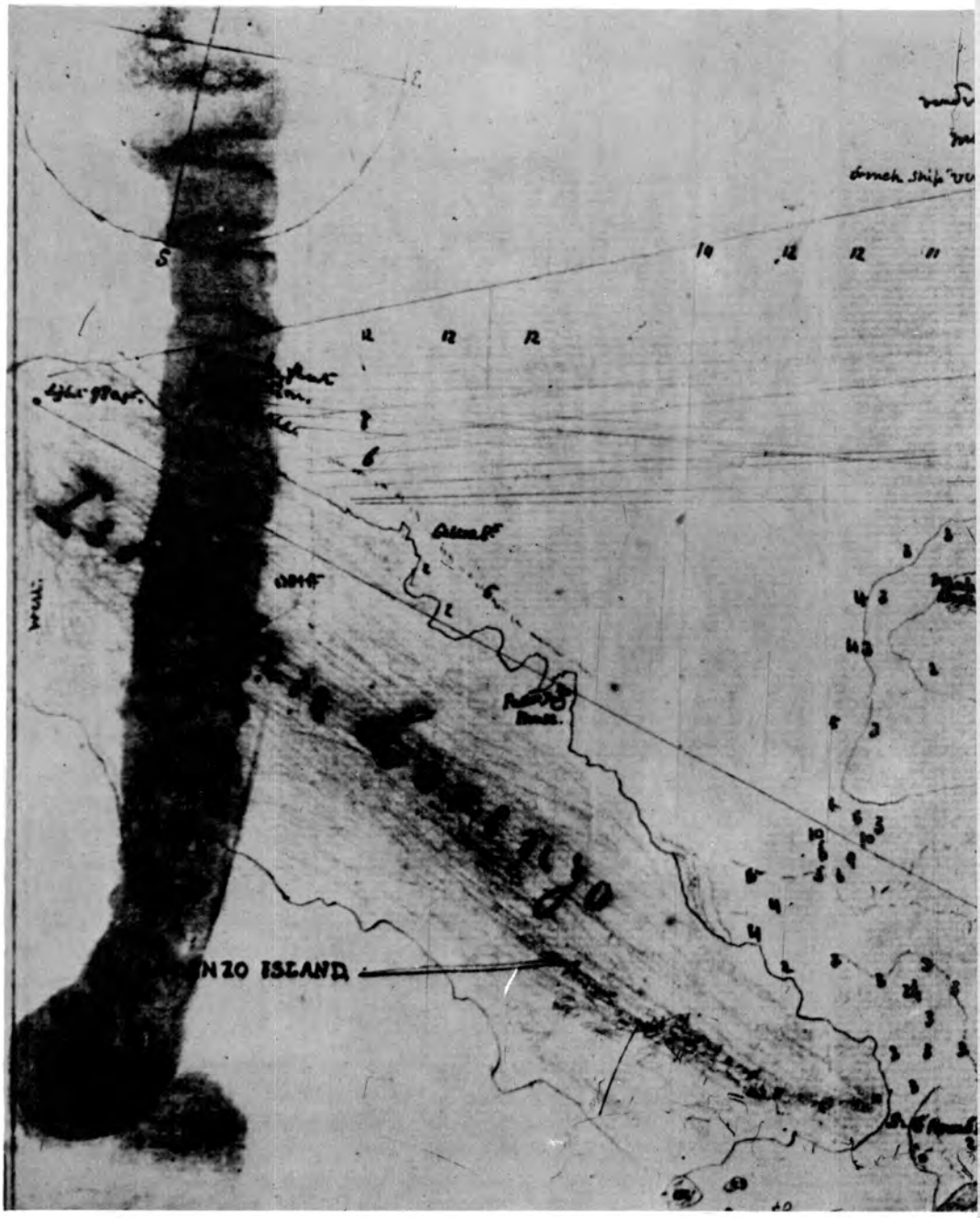
BATERIA ABTAO
6 de 32 pdr.

LA PUNTA

12°03'55"

Yardas: 1000, 900, 800, 700, 600, 500, 400, 300, 200, 100, 0
Metros: 1000, 900, 800, 700, 600, 500, 400, 300, 200, 100, 0

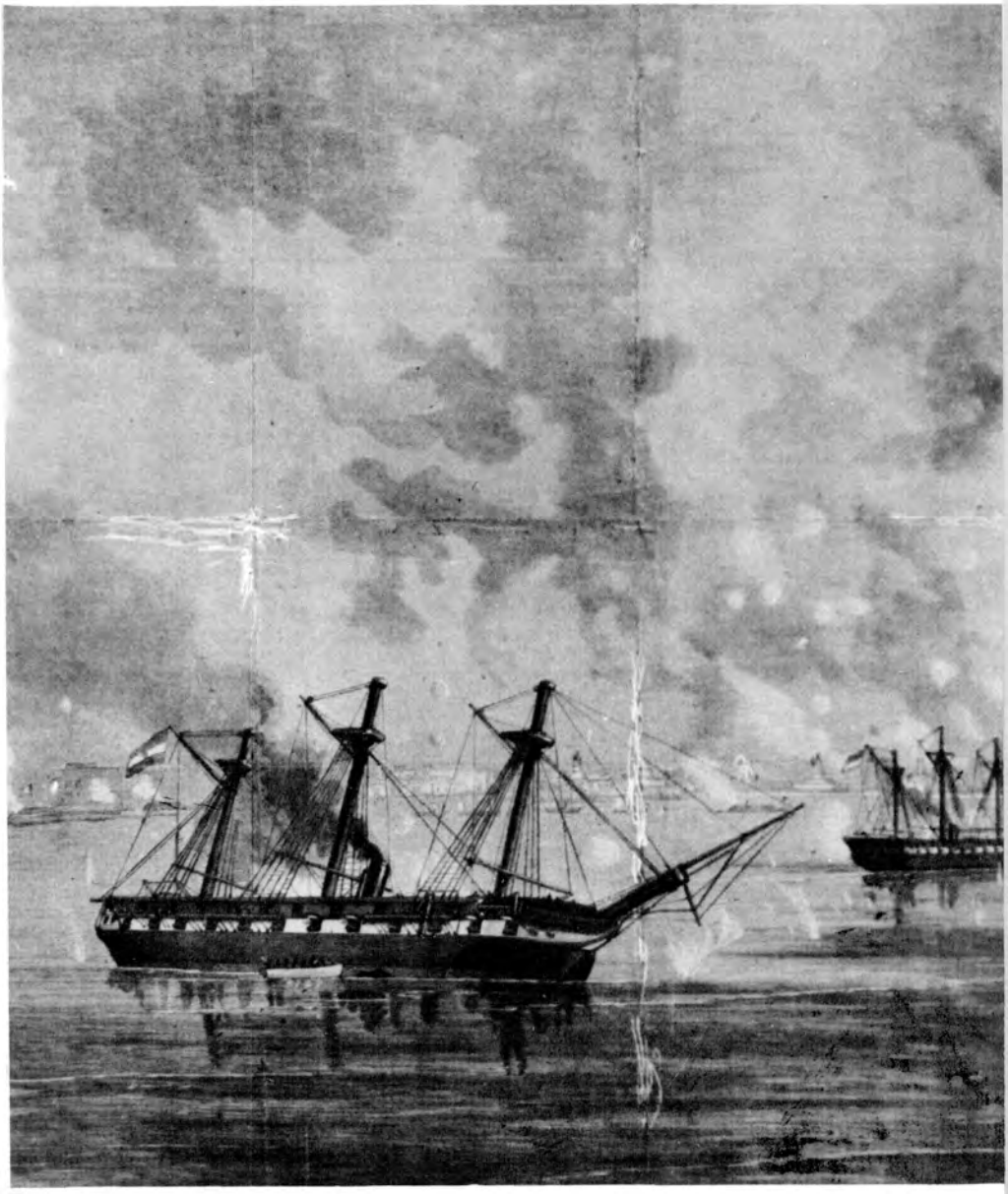

BELLAVISTA
BAY
CALLAO
HARBOR
Batteries
Lorenzo Id.
Bellavista
Callao
Soundings in fathoms.
BOMBARDMENT OF CALLAO
MAY 2nd 1866
Showing the movements of the SPANISH SQUADRON and position of the PERUVIAN BATTERIES.
LIEUT. SOUTH HARRELL U.S.N.

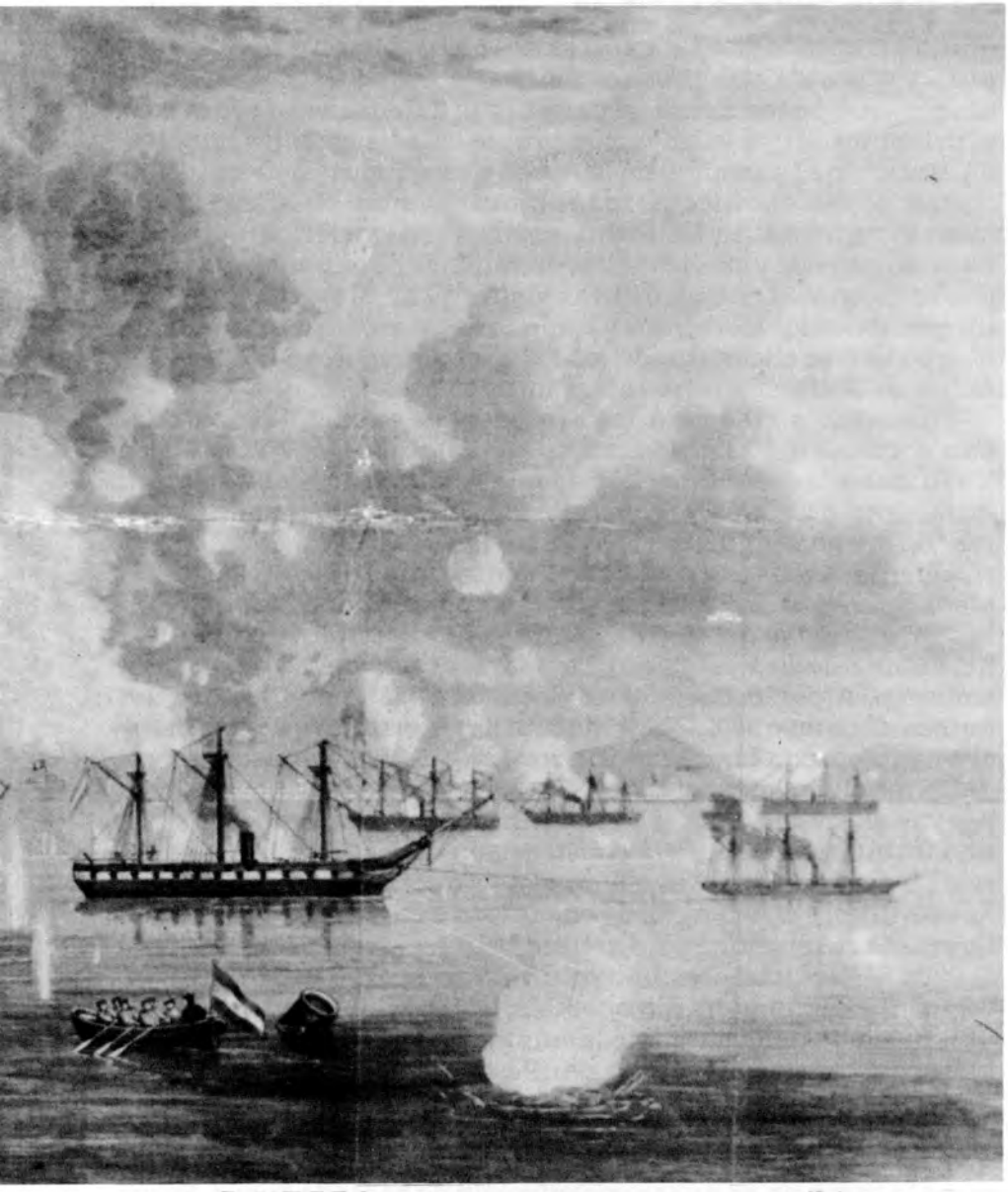


◁ Esquema hecho por el teniente Q.K. Haswell, U.S.N., que como oficial en la escuadrilla norteamericana que asistió al combate del 2 de mayo de 1866, fue testigo presencial. Aparece incluido en el informe del almirante Rodgers sobre dicho combate. (Referencia: NAUS. *Naval Records Collection of the Office of Naval Records).*



Esquema trazado inmediatamente después del combate del 2 de mayo de 1866, por un miembro de la dotación del U.S.S. *Fedonia* desde el cual el ministro de los Estados Unidos en Lima presenció el combate. El *Fedonia* estaba comandado por Thomas M. Brasher. El esquema acompaña el informe que el ministro Hovey envió al Secretario de Estado de su país. (Referencia: NAUS. *General Records, G.R. 59, T. 59, r. 21, Lima, 13 de mayo de 1866, Hovey a Seward).*





Posiblemente se trata de la copia de una fotografía tomada desde las proximidades del fuerte Ayacucho, viéndose a la *Villa de Madrid,* a 12-40 hrs. aproximadamente, escorada a babor, lo que indica que todavía no había caído a estribor. En un segundo plano se ve, de derecha a izquierda, a la *Vencedora,* la *Almansa* y la *Berenguela,* mientras al fondo se distingue a la *Numancia, Blanca* y *Resolución* cambiando sus disparos con las baterías del Sur. (Ilustración que apareció el 9 de junio de 1866, en el Frank Leslie's *Ilustrated Newspaper,* según el Archivo del Museo Naval del Perú). Al parecer, uno de los bajos relieves del monumento al 2 de mayo, que también reproducimos, se inspiró en esta fotografía.

que la palabra "defensa" expresa dos ideas diferentes: la defensa pura y absoluta que procura aumentar sus fuerzas y espera el ataque, que puede llamarse pasiva; y la defensa que se funda en el principio de que la salvación propia está mucho más asegurada atacando al enemigo. En la forma que asume la defensa de las costas "se ven claramente manifestados ambos sistemas: el primero lo representan las fortificaciones fijas, defensas submarinas y en general todas las obras de carácter permanente cuyo objeto es detener al enemigo que intenta entrar; el segundo lo constituyen todos los elementos y armas que no esperan el ataque, sino que van al encuentro de los barcos enemigos, ya sea a pocas millas de distancia o hasta sus mismas costas..."[351].

Conceptos similares a los precedentes, enunciados por Mahan a finales del XIX, no eran nuevos. Durante los siglos XVII y XVIII había quedado perfectamente establecido en la doctrina estratégica británica que el propósito de las fortificaciones costeras "no era ganar guerras sino inmovilizar al enemigo"[352]. Históricamente la defensa tradicional contra una invasión, ya la hubiera intentado la España isabelina de la Armada Invencible, o la concentración de fuerzas logradas por Bonaparte en Boulogne, había estado a cargo de una poderosa marina de guerra. Sin embargo, a partir de 1850 (es decir, precisamente durante los quince años en que nuestra Marina de Guerra tuvo el más estrecho contacto con Inglaterra, período en que estuvieron comprendidos los cinco años en que el Perú se preparó febrilmente para resistir el ataque español) el Reino Unido quiso convertirse en una fortaleza mediante la construcción de fortificaciones costeras. La explicación de este fenómeno no corresponde a la índole de este libro, y el lector puede encontrarla en Schurman[353]. Lo interesante es relacionar esa actitud británica, que debió servir de acicate al Perú, con el esfuerzo que nuestro país realizó para convertir al Callao en una respetable plaza fuerte. Al lograrlo, el país hizo una demostración de empuje que dejó como herencia la gloria del combate del 2 de mayo. Pero, en juicio objetivo, estratégicamente era innecesario artillar el litoral puesto que no había peligro de invasión, inmediata o mediata, dada la distancia a que las fuerzas navales de España se hallaban de su patria, así como la carencia en que se encontraban de bases de apoyo, lo que permitía agotar a esa escuadra mediante una campaña de atrición. Resultó, así, que vino a hacerse inútil el gasto que se había realizado en la adquisición de buques nuevos y en la rehabilitación de buques antiguos.

Es interesante advertir la fuerza que tuvo esa influencia británica, mientras que siempre había predominado la francesa. Ya por entonces en el segundo Imperio bonapartiano la estrategia sobre la defensa de costas se inclinaba más hacia la defensa móvil de los *frentes marítimos*, y se empezaba a reconocer que el servicio de la artillería de costa tiene exigencias diferentes a las que presentan la artillería de campaña[354]. Esto se mostró pragmáticamente entre nosotros en las defensas del Callao en las cuales tuvieron un apreciable peso los sistemas, cañones y personal de la Armada.

En páginas anteriores hemos presentado una ligera idea del tema que pasamos ahora a tratar en detalle, como preámbulo necesario para examinar el combate del 2 de mayo de 1866, realizado en el Callao. Dimos a conocer la tarea que realizaron los cuerpos del ejército para preparar las baterías. Tiempo es ya de examinar el conjunto de las obras que corrieron a cargo del ingeniero Ernesto Malinousky, como jefe de las mismas, con quien colaboraron los ingenieros Cornelio Borda y Felipe Santiago Arancibia[355].

Las defensas del Callao tenían de largo aproximadamente una milla y tres cuartos y se extendían, al pie del mar, de la batería Abtao situada aproximadamente a media milla al E. del extremo de la península Chucuito-La Punta, a la batería Independencia que se hallaba una milla y cuarto, aproximadamente, hacia el Sur de la desembocadura del río Rímac, terreno este último que por entonces era pantanoso.

Si se descartan por entero los cuerpos de ejército llevados el 2 de mayo al Callao, que no jugaban allí ningún papel salvo exponer inútilmente sus vidas, pues no cabía la más remota posibilidad que la marinería española desembarcara en el puerto, puede decirse que el resguardo de la plaza se hallaba a cargo de un sistema de artillería que contaba con cañones de defensa de costas y navales comprendidos entre los 450 pdr. y los 32 pdr., y cinco pequeños buques con una o dos piezas cada uno, que eran bien 110 pdr., bien 70 pdr., 68 pdr. o 12 pdr. El sistema terrestre descansaba en el poder del fuego y en el largo alcance de nueve piezas de grueso calibre, colocadas una aisladamente al centro y ocho instaladas, por pares, en dos "torres" y dos "fuertes"; para el combate a corta distancia se apoyaba en un 68 pdr. y cuarentiún 32 pdr. colocados todos en los lados N. y S. de la línea defensiva; y en

cuanto al centro de la misma descansaba en doce cañones (de 110 a 12 pdr.) que había en los buquecitos. No se toma aquí en cuenta el poder ofensivo que se había querido dar a dos de los pequeños buques a los que se colocaron espolones, pues estos resultaron inutilizables a causa de la muy pequeña velocidad de esos buques. El sistema podía descomponerse en tres sectores (Sur, centro y Norte) que a continuación se describen en detalle.

Probablemente para en lo posible librar de daños a la población del Callao, la mayor cantidad de artillería se colocó en Chucuito y La Punta, lugares en los que por entonces no existían sino de tres a cinco edificios en total. Aquí se rehabilitó el castillo o fortín que antiguamente se había construído como auxiliar de la fortaleza del Real Felipe y que asumió el nombre de "el fuerte Santa Rosa", y a 700 metros, aproximadamente, hacia el 0. se erigió "la torre La Merced", que para el 2 de mayo no había quedado completamente terminada en los terrenos que después ocupó el Hotel Península, de Chucuito, llamado así porque quedaba en la porción más estrecha de la península donde se halla La Punta. A unos doscientos metros a la izquierda y doscientos a la derecha de La Merced, mirando hacia el N., se abrieron, respectivamente, las baterías Maipú y Abtao y, dándose la espalda con la última, la batería Zepita que estaba destinada a defender el área de la Mar Brava. Aproximadamente a la misma distancia a la derecha de Santa Rosa se ahondó otra trinchera a la que se llamó Provisional. Debe tenerse presente que entre Santa Rosa y el Arsenal no existían por entonces sino dos edificios que estuvieran en las cercanías de la playa de la bahía.

Las bases defensivas del sector Norte eran el antiguo castillo San Rafael o El Sol, y al que se denominó "fuerte Ayacucho", situado en la zona que por entonces se llamaba Lazareto y que después fueron las calles Manco Cápac y Buenos Aires; y a 500 metros hacia el Norte, aproximadamente, la "torre Junín", que el 2 de mayo todavía estaba inconclusa, la cual tenía atrás lo que después fue la calle Moyobamba, y la de Manco Cápac, perpendicular a la misma. Entre el fuerte y la torre, muy pegada a esta, se preparó una zanja para la batería Pichincha, y a 400 metros hacia el Norte, aproximadamente, en una zona que era de pantanos, se hizo otra para la batería Independencia.

En lo que se refiere a la defensa del sector central, según se ha dicho estaba encargada a la artillería de los pequeños buques que tenían su base tras el muelle, de la cual debían salir en excur-

siones agresivas cuando las circunstancias fueran favorables. Además, precipitadamente se armó durante las últimas cuarentiocho horas, bajo la dirección del ingeniero George Rummill, que hacía como quince años que habitaba en el Perú al servicio de la Marina de Guerra, uno de los cañones Armstrong que no habían sido instalados, el cual se colocó cerca del extremo interior del muelle, aproximadamente en lo que es hoy la Plaza Grau, según se advierte en una fotografía de la época en la cual se ven el muelle y los edificios de la Capitanía y del Arsenal. Se denominó a esta pieza "Cañón del Pueblo" porque habiéndose solicitado 3,000 voluntarios a fin de trabajar día y noche, el primer día se presentaron 10,000 y el segundo 20,000, de todas las clases sociales, que dejaron montada la pieza que para el combate fue confiada a los artesanos y a veintiséis jefes, oficiales y funcionarios navales que estaban en el retiro pero deseaban participar en la lucha con los buques españoles. Se le dio el mando al capitán de fragata Hercilio Cabieses. Es de suponer que, como se comprueba en los casos de algunos de ellos, que los marinos que sirvieron en ese cañón pertenecían al grupo de los que estando separados del servicio, mayormente por razones políticas, se presentaron el 27 de abril ante el Comandante General de Marina y solicitaron que se les admitiera entre los defensores del Callao, abordo o en tierra y en cualquier categoría. Según comunicación que figura en el Archivo Histórico de la Armada sus grados y nombres eran: contralmirante Francisco Forcelledo; capitanes de navío Pedro José Carreño, Antonio de la Haza, José María Silva Rodríguez, Manuel Sauri, José R. Carreño; capitanes de fragata Alejandro G. Muñoz, Miguel Balarezo, Pedro de la Haza; capitanes de corbeta Gaspar Selaya, Raymundo Cárcamo, Juan Ortíz, Germán Astete, José Sánchez Lagomarsino; tenientes primeros Pedro Federico Suárez, Hipólito Cáceres, Simón Cáceres, José B. Benavides; tenientes segundos Gregorio Miró-Quesada, Alejandro D. Nervell, Guillermo Black, José Sologuren, Fidel Castro, Daniel de la Torre Ugarte; alfereces de fragata Felipe de la Torre Bueno, Vicente de la Haza, Arístides de la Haza, José Manuel Valle Riestra; guardias marinas Belisario Cruzat, Juan José Díaz; oficial segundo del Cuerpo Político José Félix Ramírez[356].

Si examinamos ahora las obras defensivas en cuanto a su aspecto táctico y comenzamos un análisis de sus elementos componentes presentándolos en el orden topográfico en que se hallaban colocados de Norte a Sur, tenemos que comenzar por la

batería Independencia, situada en el extremo N. de la línea de fuego, a una milla y cuarto de la boca del Rímac, y de la cual nos ha quedado una fotografía[357]. Contaba con seis cañones 32 pdr. cortos, probablemente de los antiguos sacados del Real Felipe, pues el parte menciona "balas esféricas". Estaba servida en su mayoría por jefes y oficiales del ejército "que con ejemplar abnegación [hacían] de soldados en ella" y la comandaba Mariano Delgado de la Flor; y lo que sucedió allí durante el combate es significativo y puede servir para ilustrar las ocurrencias durante la acción. En la Independencia y la Pichincha, según el Comandante de las Baterías del Norte "se aguantó cuanto fue posible los fuegos del enemigo con el fin de inspirarle confianza y de que no conociese tan pronto el alcance de nuestros proyectiles", y en el parte que pasó del combate, que estamos citando, suministra datos que demuestran que en ningún momento la disminución o paralización del fuego que hacían las baterías se debió a que los proyectiles españoles desmontasen, es decir, inutilizasen los montajes de las piezas sino a interrupciones por dificultades que pudieron ser debidas a recalentamientos o faltas mecánicas que se produjeron en ambas baterías. Debe tenerse presente que mientras los buques atacantes alternaban el fuego empleando ya las baterías de una banda o ya las de la otra, en la línea defensiva terrestre hubo cañones que estuvieron en fuego continuo casi cinco horas, como ocurrió con los de la batería Chacabuco. También pudo deberse a que el personal que servía en los cañones no supo manejarlos adecuadamente a causa de que se trataba de artillería muy nueva en el Perú. Delgado de la Flor da a saber en su parte del combate que "a los primeros disparos perdieron todas mis piezas los ejes de madera de las correderas", lo que significaba que los cañones no podían entrar automáticamente en batería. Dieciséis miembros de la Marina de Guerra sirvieron en esta batería el 2 de mayo de 1866.

A la batería Independencia la seguía unos 300 metros hacia el Sur la torre Junín, comandada por el sargento mayor Tomás Iglesias, que montaba dos cañones Armstrong de 11 pulgadas, de los traídos el año anterior de Inglaterra, debiéndose aquí decir que ni éstos ni los otros dos Armstrong de la torre La Merced estaban en barbeta, según nos lo hace saber Wilson[358]. En 1865, precisamente, se dejó de fabricar el Armstrong del gobierno británico, después de haberse entregado 3,000 piezas al ejército de ese país. Sir Williams instaló su fábrica particular en Newcastle —upon—

Tyne y se empeñó en mejorar las piezas de grueso calibre, que no respondían a los efectos de vibración y presión que se derivaban de las pesadas cargas explosivas. Los de 11" que compró el Perú, así como los de 10.5", estaban por entonces en producción experimental[359]. Eran rayados y de *avant*-carga. Pesaban unas 30,000 libras, tenían 125 pulgadas de caña y el peso total de granada y carga era de 300.35 libras[360]. Daban por entonces algo que hacer pero los de la torre "no cesaron de ofender sin sufrir daño alguno de consideración, sin embargo de haber recibido su tamborete varios proyectiles enemigos que mellaron su blindaje...". Se sufrió el contratiempo de haberse atorado una granada en la mitad del ánima de una de las piezas pero se logró sacarla. "Entre los [tiros] certeros... fueron notables uno dirigido por el mayor Iglesias, jefe de la torre, que... rompió la caldera de una de las fragatas [fue de la *Villa de Madrid*], y otro por el capitán de corbeta Mariano Reyes, que cayó en la toldilla de la *Almansa* rompiendo el pico de mesana y derribándole la bandera", refiere el parte de combate[361]. Veintinueve miembros de la Marina de Guerra formaron parte de la dotación de esta torre el 2 de mayo de 1866.

Seguía en la línea de fuego la batería Pichincha, distante 200 metros de la Independencia, de la cual presentamos una fotografía que se añade a la que ilustró el libro del Dr. Wagner[362]. En algunos documentos y obras suele llamársele a veces "Junín", lo que se debe a que se encontraba muy próxima y a la izquierda de la torre de ese nombre. Montaba la batería cinco 32 pdr. largos y la comandaba el teniente coronel Melchor Delgado. "Se sostuvo con el mejor éxito un fuego nutrido durante el combate, a pesar de haberse desmontado [¿desarreglado?] algunas de las piezas que fueron reparadas poco después...", refiere el parte del combate[363].

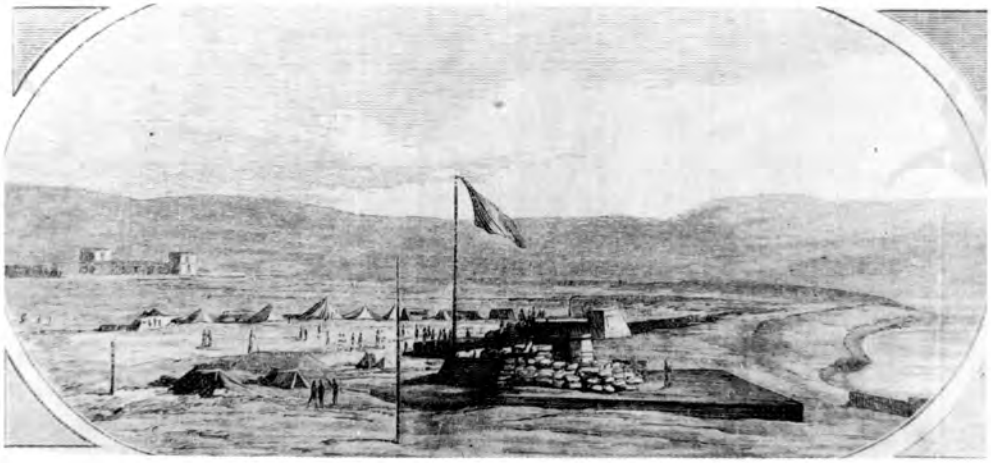
Terminaba la línea de fuego del sector septentrional el fuerte Ayacucho, que quedaba 300 metros al Sur, en el antiguo y rehabilitado castillo de San Rafael o El Sol, en el cual se habían montado dos Blakely de los adquiridos directamente por el coronel Bolognesi al *captain* T.A. Blakely, quien tenía el prestigio de haber patentado antes que Armstrong el cañón zunchado de acero[364]. La mayor parte de estas piezas las construía *Blakely Ordnance Co.*, de Londres, y también los hacía *Fawcett. Preston Co.*, de Liverpool. Para 1860 ya se habían vendido 400 a gobiernos extranjeros, a los que se añadieron cuatro adquiridos por el Perú. El de 12", que fue el tipo que habíamos comprado, pesaba 32,000 lbs. y 500

lbs. su proyectil y carga completos[365]. Es de añadir que por entonces las piezas inglesas de grueso calibre tenían de alcance entre 4.5 y 5.5 millas[366]. Como hemos expresado anteriormente, eran tan desconocidos en nuestro medio estos cañones de grueso calibre que el 1º de mayo de 1865 se contrató en Inglaterra al "maquinista ingeniero" William Fenton Milvaright (a quien los documentos peruanos de la época apellidan incorrectamente "Fenton") para que armara los de 12". Como su contrato terminó el 1º de marzo de 1866, este ciudadano británico no estuvo en el Callao el 2 de mayo y los precedentes días de 1866. No fue él quien armó el "Cañón del Pueblo", Blakely que era el puntal de la defensa de la zona central del puerto, el cual sólo pudo hacer un disparo porque después de ello salió tan completamente de batería que quedó inutilizado[367]. Los Blakely de las obras defensivas del Sur de la línea de tiro también presentaron dificultadades. El comandante La Cotera dio a conocer, en su parte de combate, que no había hecho "un serio ensayo" para probar los pequeños defectos de las cureñas de estos cañones, y que después de la acción se les arregló convenientemente y "quedaron a primera hora [del 3 de mayo] en ... perfecto estado de servicio" para reanudar el fuego. Según Wilson, lo que sucedió con los cañones de grueso calibre el día del combate, fue que "se corrieron hasta el extremo de sus pistas de retroceso a causa de que no se habían regulado bien los frenos"[368]. Treintitrés miembros de la Marina de Guerra pertenecían a la dotación de este fuerte el día del combate del 2 de mayo de 1866.

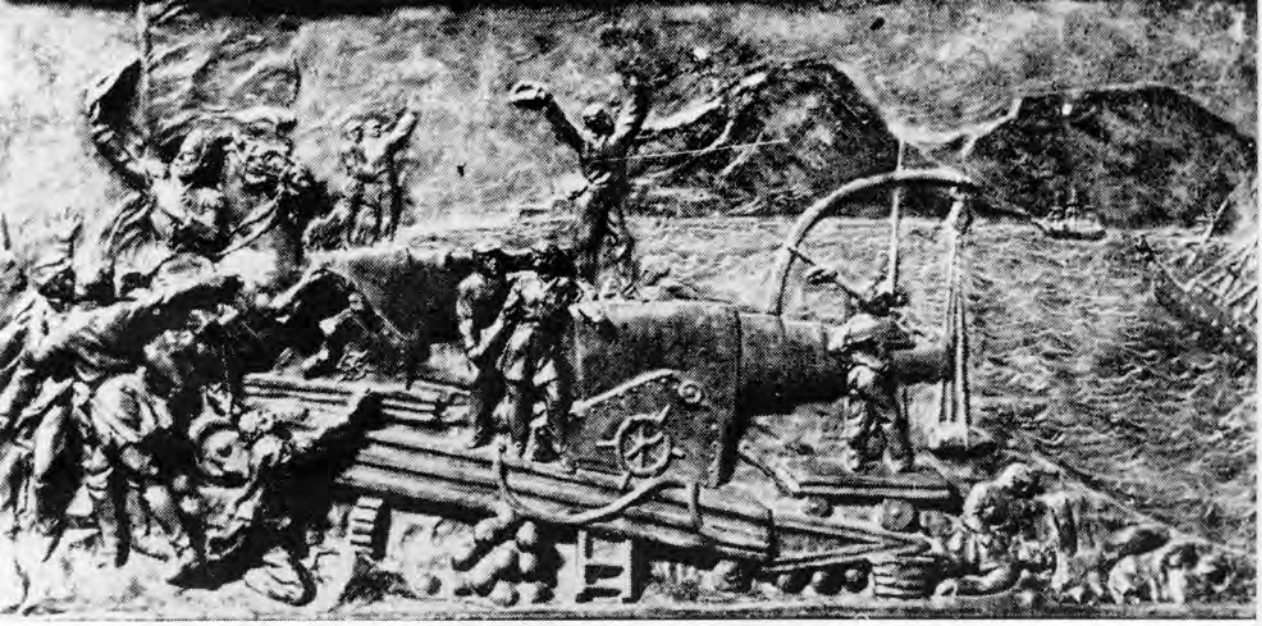
Aproximadamente a 900 metros al Oeste del muelle y de lo que es hoy la Plaza Grau, se hallaba en Chucuito (más o menos en lo que fue después la Calle Nueva) el elemento más oriental del sector defensivo del Sur. Era la batería Provisional (que Melo llama "Improvisada"), que constaba de 5 cañones 32 pdr. y estaba al mando del capitán de corbeta José Sánchez Lagomarsino, quien fue herido y elogiosamente citado en el parte del combate que presentó el Comandante de las Baterías del Sur. No hemos hallado información sobre si estas piezas eran cortas o largas, lo que impide tener cierta certeza respecto al alcance. En este sector del teatro de operaciones los buques atacantes se colocaron bastante cerca de la playa, de modo que el asunto, salvo en una ocasión que menciona el parte del coronel La Cotera, no tiene gran importancia ya que, como se ha dicho antes, la línea peruana de defensa no rompió sus fuegos hasta que no lo hicieron los



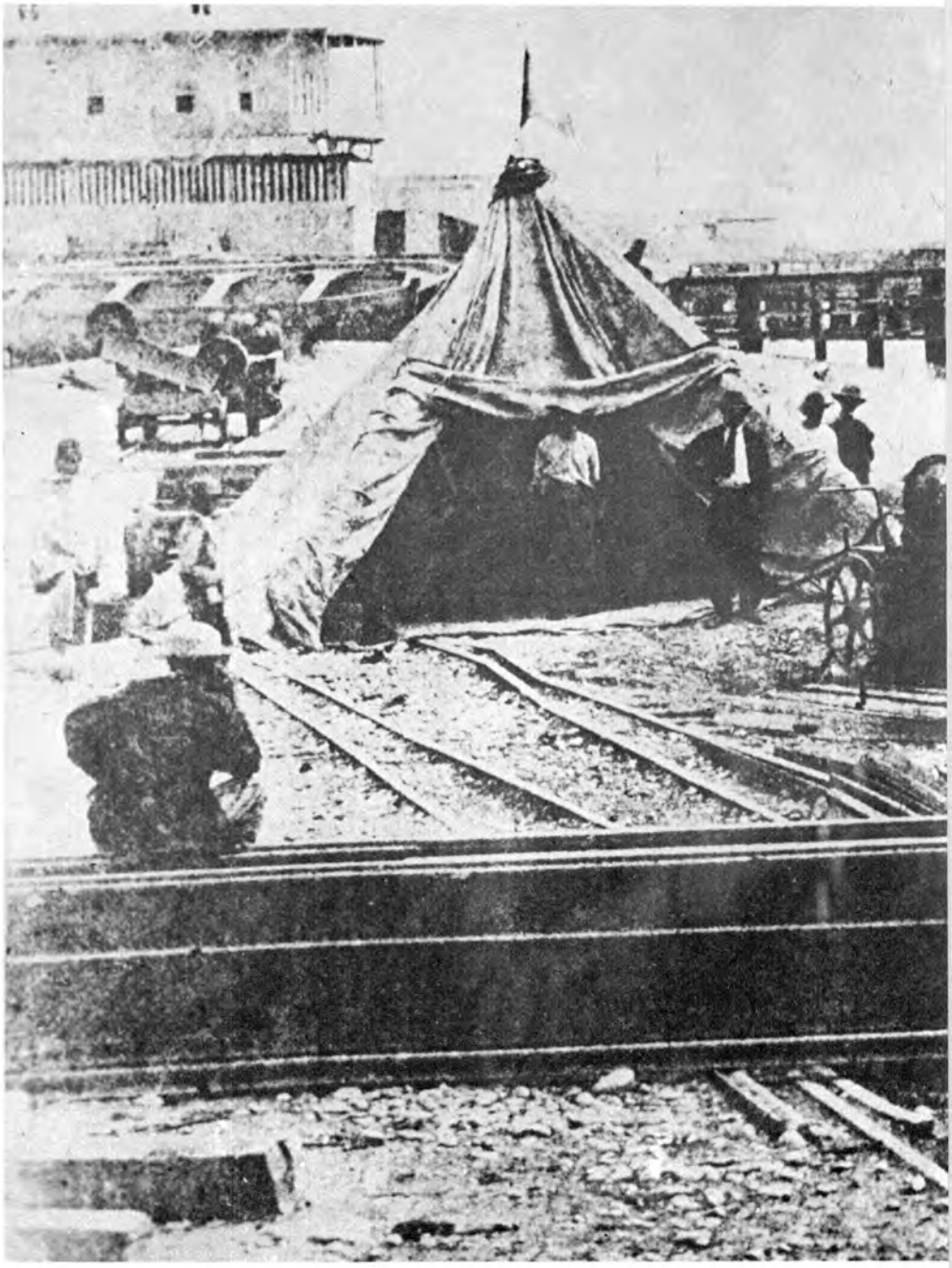
La batería Pichincha casi terminada.
(Archivo del Museo Naval).



Una de las baterías del Norte (probablemente la Independencia) todavía en construcción. (Archivo del Museo Naval).

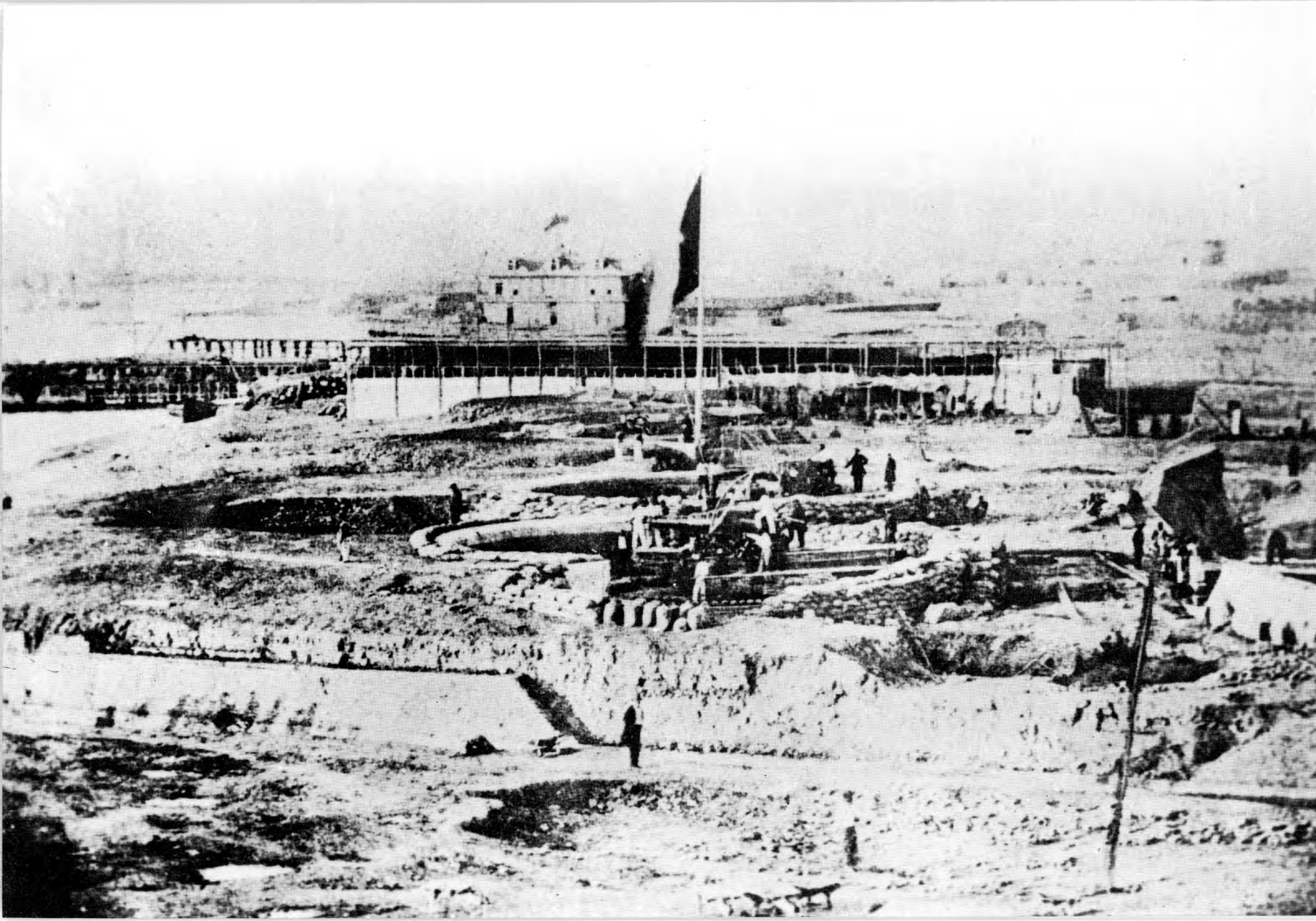


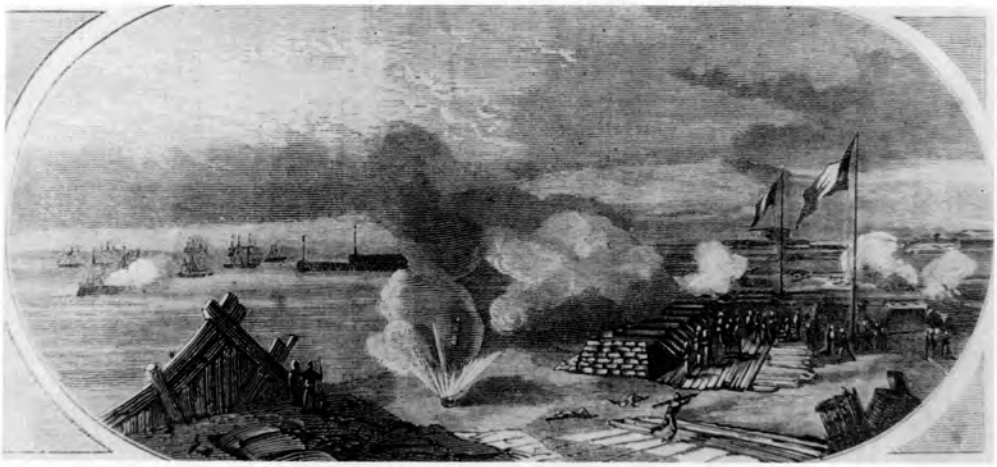
Bajo relieve del monumento conmemorativo del combate del 2 de mayo, que parece inspirado en la fotografía, que aquí reproducimos, que apareció en el *Frank Leslie's Illustrated Newspaper*. Como puede apreciarse, en este bajo relieve se han colocado además cañones Armstrong, como los que llevaba la torre Junín, representándose esta última como carente de toda defensa. Al parecer se ha tomado como modelo la fotografía de otro cañón Armstrong, que no estaba completamente montado, que también reproducimos. (Reproducción de *El 2 de mayo de 1866).*



El "Cañón del Pueblo" antes del combate del 2 de mayo de 1866. (Memoria Prado, 1962).

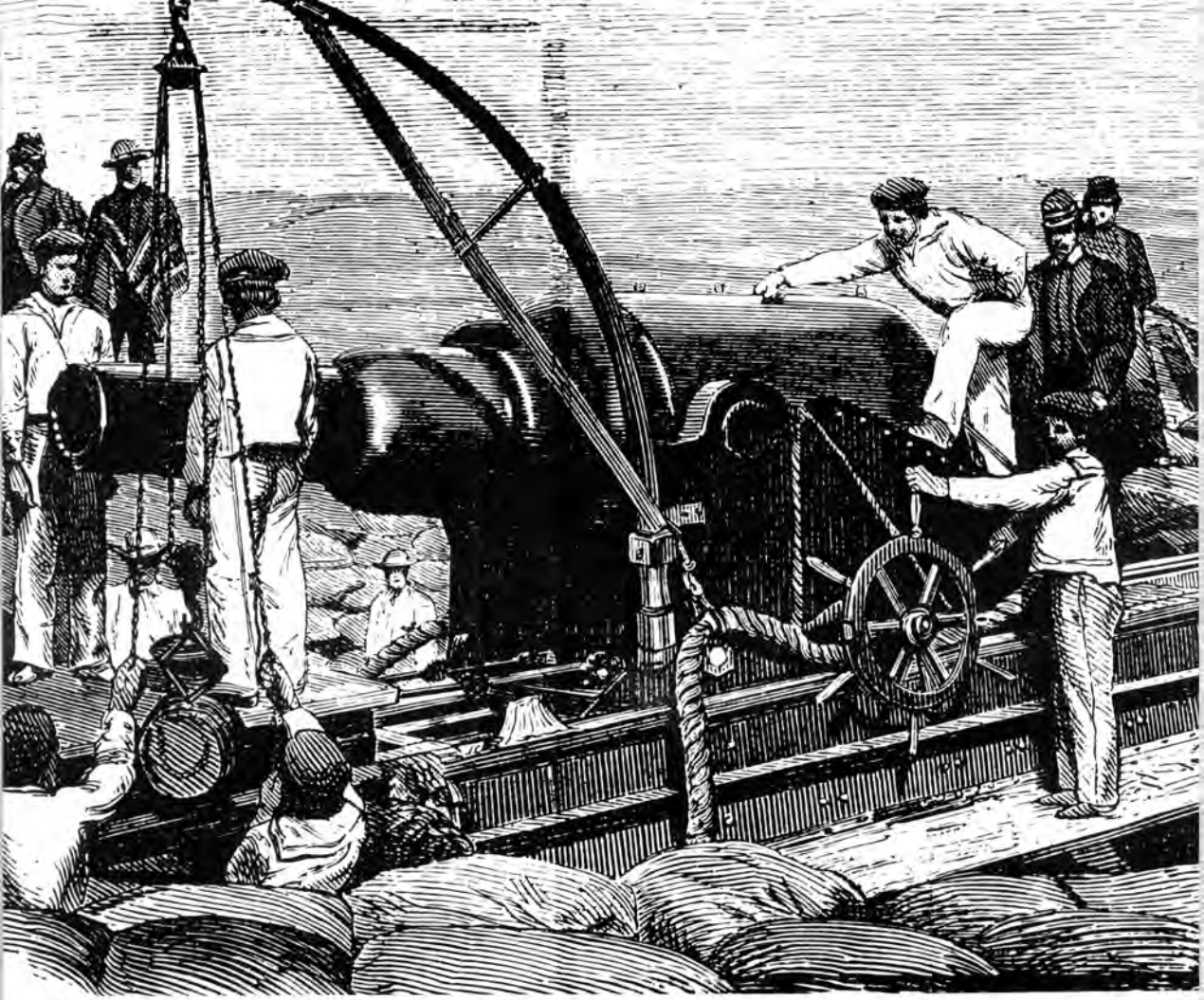






Una de las baterías del Sur (probablemente la Abtao) durante el combate del 2 de mayo de 1866. (Archivo del Museo Naval).

◁ Parece evidente que esta fotografía muestra el fuerte Santa Rosa aún sin terminar, pudiéndose apreciar el nivel inferior en que debió quedar la batería Chacabuco. El edificio que se ve a lo lejos, a la izquierda, es indudablemente el que aparece en el plano del Callao, de 1850, de Mariani. A la derecha de este edificio se preparó la batería provisional, en abril de 1866. (Archivo del Museo Naval).



Detalle de un cañón Armstrong, que permite apreciar el sistema de carga, el carril de retroceso, el mecanismo de elevación, el alza y el personal de marinería que formaba la mayoría de los artilleros que había en la línea defensiva del Callao el 2 de mayo de 1866.



En este bajo relieve aparece un cañón Armstrong, mas se encuentra en barbeta lo que justifica que el escultor haya representado así la torre de La Merced. (Reproducción de *El 2 de mayo de 1866*).

españoles, y estos comenzaron a disparar cuando ya estaban en sus posiciones de ataque. Pero en los partes de combate del sector septentrional se advierte que hubo varias ocasiones en que los buques atacantes quedaron fuera del alcance del mayor número de los 32 pdr. Para acercarnos cuanto sea posible a la realidad, en nuestros cálculos y gráficos hemos procedido mediante cuidadosa aproximación. Los alcances de los 32 pdr. variaban por entonces (según fueran cortos o largos, y de acuerdo a que dispararan granadas o balas sólidas) entre 1,930 yardas para un 32 pdr. largo de 57 cwt. y 107.90 pulgadas de caña, que empleara bala sólida, y 1,460 yardas para un cañón corto, de 27 cwt. y 68.40 pulgadas que disparara una granada de 26 lbs. Si tomamos como alcance promedio 1,695 yardas, o 1,549 metros, advertimos que un buque que se hubiera colocado a una distancia 300 mts. menor a una milla, ya quedaba fuera de alcance. Si se examina la línea de sondaje que el teniente Haswell, U.S.N., consigna en su esquema a escala, que reproducimos, se aprecia que era fácil que los buques que atacaban a las baterías del Norte, quedaran a ratos fuera del alcance de los 32 pdr., de la playa. Hubo diez miembros de la Marina de Guerra en la dotación que tuvo esta batería el 2 de mayo de 1866.

A aproximadamente 200 mts. hacia el Oeste, donde ha quedado hasta hoy el nombre y un obelisco en la plaza Santa Rosa, se hallaba el complejo Santa Rosa-Chacabuco, cuya poco conocida disposición, así como la cercanía de la batería Maipú, han hecho incurrir en errores a quienes han trazado esquemas de las defensas y a quienes las han descrito en sus libros, a causa de ignorarse ciertos detalles que conviene precisar. El 7 de abril de 1866 se enarboló el Pabellón Nacional en el "fuerte Santa Rosa", según oficio del coronel Juan A. de Ugarteche, Inspector y Comandante General de Artillería, al secretario de Guerra y Marina[369], sólida y antigua construcción que constaba de un nivel superior, en el que se instalaron dos Blakely, en el "fuerte" Santa Rosa propiamente dicho, y uno bajo que quedaba a la altura de la playa, en el cual se colocaron un 68 pdr. y siete 32 pdr. constituyendo así lo que se llamó la "batería Chacabuco", disposición a que hacen referencia los partes españoles de los comandantes Antequera[370] y Topete[371], así como el del almirante Méndez Núñez[372]. Santa Rosa propiamente dicho, o sea el fuerte, estuvo a cargo del capitán de fragata Guillermo Jones, como "Jefe de batería", a quien el coronel menciona con distinción y del cual Urrea alaba su "biza-

rría"; y estuvieron con él el capitán de navío Alejandro Muñoz, el de fragata Lino de la Barrera y el de corbeta Gregorio Miró Quesada[373]. Este fuerte así como su batería inferior (Chacabuco, comandada por el teniente coronel Manuel Rodríguez) fueron objeto de fuego concentrado de los tres buques de la Primera División que formó Méndez Núñez, y a pesar que el 68 pdr. entró en descompostura mecánica, el complejo resistió hasta el último momento el combate, con todo denuedo. Hubo sesenticinco miembros de la Marina de Guerra en el complejo Santa Rosa—Chacabuco entre los que formaban parte de sus dotaciones el 2 de mayo de 1866.

A la izquierda, a una distancia de 100 a 150 metros, en donde después se trazó la calle Olavide, y comunicándose con el complejo Santa Rosa-Chacabuco mediante una zanja que le servía para sacar del polvorín del mismo la munición para sus seis 32 pdr., se hallaba la batería Maipú comandada por el coronel graduado Ruperto Delfín. Según el parte de La Cotera "...se vio precisado a suspender sus fuegos en medio del combate, por no estar ya el enemigo al alcance de sus piezas". Añade que "sufrió un ligero incendio en el que se inutilizaron los hermanos Cárcamo", distinguidos oficiales de marina que se presentaron en esta batería cuando quedó fuera de servicio el "Cañón del Pueblo". Cinco miembros de la Marina de Guerra formaron parte de la dotación de esta batería el 2 de mayo de 1866.

A aproximadamente 250 mts. al Oeste de la batería Maipú, en terrenos que después ocupó la Compañía Peruana de Vapores, y donde hoy existe un obelisco recordatorio, se hallaba la torre La Merced en la cual se habían montado dos cañones Armstrong que graduaban su alcance a base de las distancias que deducía el ingeniero Borda mediante observaciones hechas con un sextante naval y los cuales tenían una bajísima velocidad de fuego que Topete calculó de un disparo cada 20 a 24 minutos[374]. Según el parte que elevó sobre el combate el teniente coronel Juan A. Fuentes, jefe de un cañón y sobreviviente de la explosión, esas piezas sólo comenzaron a disparar cuando la *Numancia* estuvo a 800 mts. de distancia, lo que hubieran podido hacer desde que ese blindado se halló a una distancia doble de la enunciada. Por lo demás, su actividad fue breve. Uno de sus cañones sólo hizo un disparo pues "las compresoras [frenos] se habían entorpecido por causas desconocidas entonces y porque no se pudo volverlo a hacer entrar en batería" desembarazando la corredera. La otra pieza

disparó cuatro veces antes que ocurriera una desgracia. Según el parte oficial el coronel Montes "había ordenado que se condujeran saquetes, para que no se hiciera aguardar". Tres de estos se hallaban cerca del cañón cuando a 12:15 hs. "una bomba del enemigo se introdujo por la porta de la derecha..." produciéndose una explosión que hizo volar por los aires no sólo la torre sino al ministro Gálvez, a Borda, Montes, Salcedo, Alarco y otras personas, dejando también varios heridos. En la torre de La Merced hubo el 2 de mayo de 1866 cuarentiún miembros de la Marina de Guerra.

El elemento defensivo más occidental de los que tomaron parte en el combate del 2 de mayo fue la batería Abtao, situada más o menos, a 400 metros a la derecha de La Merced, aproximadamente a la altura del actual Instituto del Mar. Contaba con seis 32 pdr. y estaba al mando del coronel graduado Benito del Valle. En esta batería hubo tres miembros de la Marina de Guerra el 2 de mayo de 1866. A retaguardia de La Merced, con seis 32 pdr. y bajo el mando del teniente coronel José A. Morón, como medida de precaución se había colocado la batería Zepita, en el lugar donde hay un obelisco, cuyos cañones cubrían el área de la Mar Brava, y que no tomaron parte en la acción.

Es de advertir que entre los cañones 32 pdr. de las baterías del Norte y del Sur, que hemos mencionado, había piezas nuevas y otras que antes se habían hallado colocadas en la fortaleza Independencia (antigua Real Felipe) de la cual se retiraron por disposición del ministro José Gálvez, dictada el 10 de marzo de 1866[375]. Con estas piezas de artillería pasaron a las baterías de las playas dos condestables y doce artilleros de la Marina de Guerra que habían estado atendiendo esos cañones[376].

Según se deduce de los partes del combate, al terminar el encuentro en la línea terrestre de defensa quedaron en capacidad de hacer fuego 3 cañones Blakely, 2 cañones Armstrong, 1 cañón 68 pdr. y 32 cañones 32 pdr., aunque los de este calibre pudieron haber sido dos o tres más. La creencia que tuvieron los españoles, que cuando ellos abandonaron el combate casi todos los cañones habían sido silenciados, se debió a que en realidad el intercambio de disparos se había reducido mucho por parte de ambos contendores. Pero en el caso de los peruanos esto se debía, como ya se ha dicho, al recalentamiento de las piezas 32 pdr. y a que el cargar los cañones de grueso calibre, que desde el comienzo de la acción fue muy moroso, se hizo mucho más tardío a causa de la

Una escena del combate del 2 de mayo, pintada por un anónimo y que hoy figura en el Centro de Estudios Histórico-Militares. (La leyenda que aparece en el ángulo superior derecho dice lo siguiente: "Al/ Escmo. Sr. Cnel. Mariano Y. Prado/ Jefe Supremo de La República/ Defensor del Perú y de la América/ Dedica este recuadro de su glo-/ riosa victoria del 2 de Mayo,/ uno de sus soldados. Julio de 1866/ T.M.").





Mariano Ignacio Prado luce la banda bicolor que corresponde al presidente del Perú. (Cuadro del Museo Nacional de Historia, de autor anónimo).

extenuación producida por más de cinco horas de combate. La torre Junín y el monitor *Victoria* fueron los que dispararon los últimos tiros contra los españoles. Creemos haber dicho ya que en ningún caso el fuego de los buques atacantes desmontó cañones, salvo que lo ocurrido en La Merced destruyó por completo la parte superior de la torre y de sus dos piezas de artillería.

Cabe presumir que la artillería que los cuerpos del ejército llevaron al Callao y sus cercanías con el objeto de rechazar cualquier posible intento de desembarco por parte de las fuerzas españolas, estuvo formada por los elementos que en diciembre de 1864 figuran en un cuadro que detalla las "piezas que están al servicio de los Cuerpos de Artillería". Aparecen en el mismo las siguientes: de a 24, capaces de disparar granadas dobles, sencillas y tiro de metralla; de a 12, que utilizaban las mismas municiones; de a 12, que disponían de proyectil sólido, o hueco o segmentado para cañón rayado; de a 9, capaz de usar proyectil sólido, o con punta acerada, o hueco, o segmentado para cañón rayado; de a 4 para tiro rasante, para sólido y hueco para cañón rayado; y de 3, para bala rasa o tiros de metralla. Los tarros de metralla de a 24 llevaban 48 balas de hierro en cuatro capas; los de obuses de a 12, 25 en cuatro capas; los de las piezas de 4, de bronce, 28, en 7 capas; los de piezas largas, de bronce, de a 3, 24; y los de cañones rayados de a 9, 35[377].

Según Alvarez Thomas[378] el tren de campaña del Perú en el área de influencia de la Capital, era en 1858 el siguiente: 11 obuses ingleses de a 12, de montaña; 12 obuses largos de montaña fundidos en Bellavista; 20 cañones de a 4, de montaña, la mayor parte también fundidos en Bellavista; 2 culebrinas de a 3, españolas; 4 licordes de a 3, construidos en el país; 2 cañones de bronce, largos de a 4, de batalla. "A más de estas piezas se fabrican actualmente en Bellavista bajo la dirección de la Comandancia General del Arma 4 obuses de 7 pulgadas... Su alcance para 22 grados y 30 onzas de pólvora en su recámara, es de 2,000 varas"[379].

Las defensas a flote que ocupaban el sector central constaban sólo de cinco pequeños buques (ya que el "Cañón del Pueblo" únicamente pudo disparar un tiro) de los cuales uno , que era el *Loa*, tenía 575 toneladas; otro, el *Tumbes*, era de 400 toneladas y el resto era, en promedio, de 300 toneladas. Dos de ellos, *Loa* y *Victoria*, tenían blindaje de rieles y de planchas. Llevaba el primero un

110 pdr. (9") de ánima lisa y un 32 pdr., siendo la mayor de las piezas nombradas una colisa colocada en casamata; y la segunda un cañón, de fuego en retirada. En cuanto al 68 pdr. de ánima lisa del otro, iba en torre blindada. Hasta cierto punto merecían ambos buques el nombre que se les había dado ("monitores") pues eran baterías flotantes, casi a ras de la superficie del mar, con por lo menos un cañón de grueso calibre cada uno, piezas que tenían amplio sector de fuego; pero, como antes se ha dicho, su velocidad era bajísima y ello les impedía usar contra los buques españoles el espolón de que se les había provisto. En cuanto al *Tumbes*, sólido vapor construído en Inglaterra, al cual se le habían colocado calderas nuevas en 1862, estaba preparado para ser usado, a pesar de su tamaño, como bote-torpedero, embarcación sobre la cual hay que explicar algo.

Durante la guerra civil que acababa de terminar en los Estados Unidos, la falta de buques había llevado a los sureños a desarrollar varios dispositivos ingeniosos para destruir a las unidades de la Unión. Entre ellos habían aparecido unas lanchas especiales, de unos 30 pies de eslora, destinadas a trasportar unos torpedos hasta que estos chocaran contra los cascos de los buques enemigos. Llevaban una pértiga de aproximadamente 14 pies de largo, que permanecía pegada al costado de la lancha, o levantada en proa, hasta que se le sacaba o bajaba en forma tal que sobresalía de la proa en toda su longitud excepto en el extremo interior, que estaba hecho firme al buque. En el extremo exterior de la pértiga iba un recipiente que contenía de 27 a 70 libras de pólvora (según el tamaño de la embarcación). En la cabeza llevaba un detonador de percusión, químico, o eléctrico que hacía estallar la carga cuando el extremo exterior de la pértiga chocaba contra el casco enemigo, alcanzando excelentes resultados. Según el parte de combate del almirante Méndez Núñez, el *Tumbes* quiso actuar como buque torpedero, en circunstancias que detallaremos posteriormente.

En lo que se refiere al *Sachaca* y al *Colón*, el primero montaba 6 cañones 12 pdr. y el segundo, 2 cañones 12 pdr. En su parte de combate el comandante del *Sachaca* dice que la artillería de su buque era "de poco alcance", lo que denota que se trataba de piezas antiguas sacadas posiblemente del Castillo de la Independencia, pues en 1865 los 12 pdr. llegaban casi a la misma distancia que los 32 pdr., aunque con una fuerza de penetración mucho menor, pues el peso de sus proyectiles y su calibre eran solamente un poco más de un tercio de los cañones 32 pdr.

En el *Tumbes*, comandado por el capitán de corbeta Juan Raigada, buque sólido que montaba dos colisas, de 8", rayadas[380] y que llevaba la pértiga porta-torpedo que hemos mencionado, tomó el mando de los cinco buques, en la mañana del 2 de mayo, el capitán de navío Lizardo Montero, llegado ese día de los Estados Unidos, quien hizo que el *Tumbes* izara insignia de comandante general. Además de la dotación del buque, se embarcaron trece personas que comprendían 6 militares en retiro (de coronel a teniente), 5 marinos en retiro (de tenientes segundos a guardias marinas), 1 alumno del Colegio Militar y un civil.

Al iniciarse la acción, se largó el chicote de la cadena sobre la boya, y salió el *Tumbes* seguido por los monitores, hasta que quedaron casi entre la primera y la tercera división españolas, empeñándose en un duelo de artillería durante el cual recibieron proyectiles de la *Numancia* y la *Resolución*. Uno de ellos, que cayó en la obra muerta, hacia popa, barrió con los sirvientes de la colisa de retirada, con el resultado de un artillero muerto, otro gravemente herido y dos guardias marinas y tres marineros con heridas leves o contusiones. El parte de Méndez Núñez refiere que el *Tumbes* se aguantaba sobre la máquina "con un mastelero pequeño o botalón colgado de su bauprés, y en cuyos extremos se veía el mixto de un torpedo... Aparentaba estar preparado para atacar a uno de nuestros buques y hacer estallar el torpedo contra sus costados; pero seguramente aconsejado su Jefe por pensamiento inverso, al que es menester para llevar a cabo semejante empresa, luego... puso la proa para adentro y se regresó a sitio más apartado", lo que debió ocurrir a 14:30 hs., aproximadamente. Sobre este asunto el parte de Raigada dice, sin expresar la hora, que el buque se dirigió "al interior de la bahía para regularizar el servicio ... a causa de los daños sufridos". Ambas partes del combate coinciden en que posteriormente volvió a salir. Según el documento español, "... aparentó querer otra vez acercarse, pero los disparos de la *Almansa* le hicieron arrepentirse de nuevo, y esta vez para irse adentro, cerca del muelle y de una fragata mercante, cargada, según creo, con carbón del enemigo y que luego fue echada a pique por unos tiros de la *Numancia*, que también dirigió y mató a algunos en el *Tumbes*, lo cual hizo que este tomase el definitivo partido de permanecer cerca del muelle"[381]. Esta relación concuerda parcialmente con el parte de Raigada, quien expresa que permaneció el buque en la línea de fuego hasta 16:55 hs. Dicho parte da la siguiente relación de averías: "Tres balazos

en la obra muerta de estribor a popa, uno en la misma de babor a proa y uno a dos tercios del palo mayor, además de varios tiros de bomba y bala recibidos a flor de agua y bajo de ella". En cuanto al vapor a que alude el parte español, Raigada informa que "recibió tres balazos a flor de agua, que le trozaron el botalón de foque y le dañaron los palos trinquete y mayor, y ... está en estado de irse a pique muy en breve...".

Los "monitores" hicieron honor a la obra que en el Callao se había verificado para convertir al *Loa* en uno de ellos y para construir el otro en dicho puerto, a pesar de la carencia de elementos materiales y de técnicos. El *Loa*, que recién el día precedente había quedado compuesto de los desarreglos que su máquina había sufrido hacía poco al vararse en el Camotal (ahora comandado por el capitán de corbeta Camilo N. Carrillo), que montaba en caza un 9" (110 pdr.) de ánima lisa y un 32 pdr. a popa[382], "por dos veces recorrió... la línea enemiga y le disparó sus tiros con regularidad y acierto". Recibió una andanada de la *Blanca* y varios proyectiles de la *Numancia* y la *Resolución*, sin sufrir daño alguno pues los diez impactos que cayeron sobre su casco no causaron ningún contratiempo ni hirieron a los tripulantes del buque. Se mantuvo en la línea de fuego durante todo el tiempo que duró el combate. En cuanto al *Victoria*, que estuvo mandado por el capitán de corbeta Juan A. Valdivieso, empleó convenientemente el 68 pdr. de ánima lisa que montaba en torre giratoria de acero[383], enfrentándose a la línea española, de la cual la *Almansa* y la *Resolución* le mandaron tiros que rompieron parte del blindaje pero sin causar averías de consideración a pesar que recibió nueve balazos. Se mantuvieron tenazmente en acción los monitores, aunque con escasa velocidad de fuego, y el *Victoria*, con la Torre Junín, disparó los últimos tiros contra los buques españoles. El corresponsal de *El Comercio* consignó especiales elogios para el coraje que los monitores mostraron encarándose a la *Numancia*, *Blanca* y *Almansa*. Los buques *Monadnock* y *Vanderbilt*, como testigos del combate, mencionaron el espíritu de lucha de estos buques y expresaron también que fue uno de ellos el que disparó el último tiro de la tarde[384]. El ministro Hovey, por su parte, informó a su gobierno que los monitores "se enfrentaron al enemigo a corta distancia y valientemente sostuvieron el fuego de sus cañones"[385]. Tuvo abordo varios oficiales de marina en retiro y dos civiles.



José Sánchez Lagomarsino, en
el grado de capitán de navío.
(Archivo del Museo Naval).

El *Sachaca*, comandado por el capitán de corbeta Toribio Raigada y llevando como suplentes 7 oficiales de marina (del capitán de corbeta L.G. Astete a cuatro guardias marinas) y un oficial del Batallón de Marina, fue muy poca contribución la que hizo en el combate, como sucedió también con el *Colón*, comandado por el teniente primero José Patricio Iriarte, pues ambos buques no contaban con una artillería adecuada para la acción y, además, en el caso del último buque nombrado "no pudo funcionar durante dos horas y media"[386]. Fue muy afortunado que estas dos unidades salieran bien libradas, ya que no tenían ninguna protección, a pesar que a 13:00 hs. se presentaron en la línea de fuego, por orden de Montero, y se expusieron a la artillería de la *Almansa*, principalmente. Cuando el *Tumbes* se retiró de la lucha, estos dos buques lo siguieron. Fondearon a popa de ese vapor y continuaron siendo hostigados por la *Vencedora* y la *Almansa*. El *Sachaca* experimentó sólo muy ligeras averías en la obra muerta y en la jarcia. El *Colón* fue más golpeado: "el palo trinquete astillado en la profundidad de cuatro pulgadas, la bomba de alimentación de las calderas completamente inutilizada, el costado atravesado por dos balas, en la obra muerta, temiéndose que haya malogrado la mariposa, y uno en el trancanil de babor hacia popa". El hecho que hubiera tenido que permanecer inmovilizado durante dos horas y media lo hizo servir de blanco fácil de alcanzar[387].

Los principios tácticos británicos vigentes en la década de los sesentas recomendaban que no se montaran *en barbette* defensas costeras destinadas a combates realizados a alcances cortos, o cuando se pudiera recibir el fuego de flanco[388]. Los cañones peruanos de grueso calibre violaron el 2 de mayo tal prescripción y a ello puede atribuirse la explosión que hubo en la torre La Merced, que no sólo disminuyó en un cuarto la potencia de fuego de los grandes cañones sino que produjo la muy lamentable pérdida del ministro Gálvez y quienes le acompañaban. La elevación de las torres y los fuertes, en cambio, estuvo de acuerdo con prescripciones tácticas que por entonces hacían notar que en esa forma se lograba el rebote a unos 200 metros y se evitaba sufrir el de los proyectiles que provenían de los buques, cuyas cubiertas estaban bajas; y que, por otra parte, debía buscarse que los proyectiles de las torres dominaran la cubierta superior de los buques mediante tiro directo y deprimido que penetra oblicuamente

Oleo del sector defensivo meridional de Chucuito y La Punta, en el combate del 2 de mayo de 1866. Reproducción de la colección Courret, por un fotógrafo anónimo. (Museo Histórico Militar).

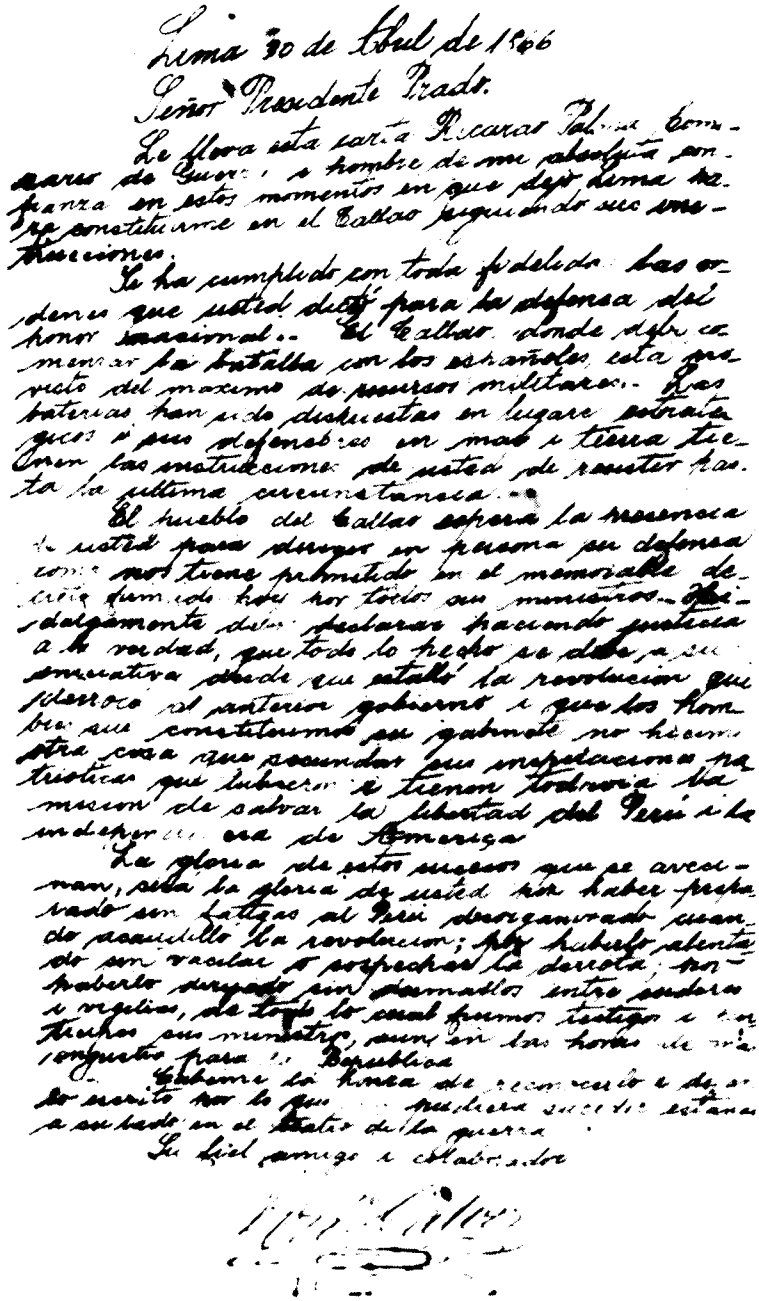




El sector defensivo septentrional en el combate del 2 de mayo de 1866. Este óleo tiene por tema el grave impacto que sufrió la *Villa de Madrid*, y parece haberse utilizado como modelo en un bajo relieve del monumento. (Museo Histórico Militar, de autor anónimo).

y a veces sale bajo la línea de flotación, como ocurrió con la *Berenguela*[389].

La falta de experiencia que existía en la línea de fuego peruana (comprensible porque hacían treintisiete años que nuestras fuerzas armadas no actuaban en un combate de buques contra defensas terrestres) influyó en el desarrollo de una acción de guerra que se realizaba, por otra parte, con artillería novísima que se había desarrollado precisamente a causa de las lecciones recogidas en Crimea, Sebastopol y otras acciones de armas que hemos mencionado en capítulos precedentes. El ataque a defensas costeras que disponen de buena artillería, se sabía ya, era azaroso y en algunos casos hasta medida desesperada, como ocurrió con la decisión de atacar el Callao, que Méndez Núñez tomó para salvar la honra de su país. Se había probado la inhabilidad de las escuadras para dominar defensas terrestres que podían disparar a los buques granadas en trayectoria horizontal, mientras que el fuego con granadas de percusión disparadas por los buques producía poco o ningún efecto en el material de que estaban hechas las baterías terrestres. Tales circunstancias estuvieron contra los españoles. Los favoreció, en cambio, un importante error táctico de quienes dirigían la línea de fuego peruana, sin el cual las varias y serias averías que sufrieron algunos buques de Méndez Núñez pudieron haber sido en más buques y mucho mayores. Se dice que fue el "coronel" Gálvez quien ordenó que se dejase a los buques atacantes la iniciativa de abrir el fuego "para justificar nuestra causa"[390], con lo cual se perdió una ocasión que estaba prevista en la táctica de ese tiempo: dado el largo alcance de los 4 Armstrong y 5 Blakely, se debió abrir el fuego apenas los buques entraron en la zona de tiro. Los españoles que atacaron el Sur cometieron el error de avanzar en columna, de modo que sólo el cabeza de fila, es decir, el blindado *Numancia*, podía disparar su colisa de proa. Una concentración peruana de fuego con granadas, verificada en el Sur por los dos 300 pdr. y los dos 450 pdr. le pudo destrozar la cubierta y desmontar la batería. El *Numancia* y las fragatas *Blanca* y *Resolución* avanzaron, sin que se les disparara, hasta la posición que cada buque debía ocupar, y sólo entonces los peruanos abrieron el fuego respondido al español. Conforme estos buques fueron progresando hacia el E., pudieron haber entrado sucesivamente en fuego, el 68 pdr. de Chacabuco y los veinticuatro 32 pdr. largos, primero, y cortos, después, a los que poquísimos cañones españoles podían contestar debido a su



La hermosa carta que el Dr. José Gálvez envió al presidente Prado en vísperas del combate del 2 de mayo de 1866, por intermedio de D. Ricardo Palma que era el Comisario de Guerra y Marina y "hombre de su absoluta confianza". (Museo Militar del Perú).

TRASCRIPCION DE LA CARTA MANUSCRITA DEL DR. JOSE GALVEZ

Lima, 30 de Abril de 1866.

Señor Presidente Prado:

Le lleva esta carta Ricardo Palma, Comisario de Guerra y hombre de mi absoluta confianza en estos momentos en que dejo Lima para constituirme en el Callao siguiendo sus instrucciones.

Se ha cumplido con toda fidelidad las órdenes que usted dictó para la defensa del honor nacional. El Callao, donde debe comenzar la batalla con los españoles, está provisto del máximo de recursos militares. Las baterías han sido dispuestas en lugares estratégicos y sus defensores en mar y tierra tienen las instrucciones de Ud. de resistir hasta la última circunstancia.

El pueblo del Callao espera la presencia de Ud. para dirigir en persona su defensa como nos tiene prometido en el memorable decreto firmado hoy por todos sus Ministros. Hidalgamente debo declarar haciendo justicia a la verdad, que todo lo hecho se debe a su iniciativa desde que estalló la revolución que derrocó al anterior Gobierno y que los hombres que constituimos su Gabinete no hicimos otra cosa que secundar sus inspiraciones patrióticas que tuvieron y tienen todavía la misión de salvar la libertad del Perú y la Independencia de América.

La gloria de estos sucesos que se avecinan, será la gloria de Ud. por haber preparado sin fatigas al Perú desorganizado cuando acaudilló la revolución; por haberlo alentado sin vacilar o sospechar la derrota; por haberlo dirigido sin desmayos entre sudores y vigilias, de todo lo cual fuimos testigos y partícipes sus Ministros, aun en las horas de más angustia para la República.

Cábeme la honra de reconocerlo y dejarlo escrito por lo que me pudiera suceder estando a su lado en el teatro de la guerra.

Su fiel amigo y colaborador.

José Gálvez

desplazamiento en columna. No se hizo y los buques, tranquilamente, se movieron en el campo de batalla silencioso hasta que la *Numancia* abrió el fuego[391]. Ese procedimiento táctico, por otra parte, ahorró munición a los peruanos, pues en nuestra línea defensiva sólo los marineros de la Armada tenían experiencia en disparar sobre blancos móviles, pues todos los demás artilleros lo hacían por primera vez en su vida, y no habían sido adiestrados antes del combate.

Por el lado español hubo un mal procedimiento táctico, al parecer deliberado. El comodoro Rodgers advirtió lo primero y lo dio a conocer al secretario de Marina de los Estados Unidos en su informe reservado del 11 de mayo de 1866 en que comentaba la batalla. El almirante español, expresó el norteamericano, pudo seleccionar la costa de la Mar Brava para usarla como teatro de operaciones iniciales aplicando sobre un lado de la ciudad el total de su poder ofensivo, atacando posteriormente el otro lado también con el total de sus fuerzas, en vez de empeñarse simultáneamente contra las dos riberas de la península[392], con lo cual dividió con perjuicio su poder. Novo, por su parte y en 1882, opinó que pudo Méndez Núñez colocar sus fuerzas en forma que la línea defensiva del Sur quedara entre dos fuegos, cañoneada por el frente y por la espalda y, después de destruirla, concentrar sobre el Norte para obtener el mismo resultado[393], posibilidad que también ha mencionado el historiador de la marina española don Carlos Ibáñez de Ibero. Pero, como el mismo Novo lo ha dado a comprender, si Méndez Núñez quiso ganar ese día una victoria para su patria, también quiso demostrar que era infame haberlo llamado cobarde porque bombardeó Valparaíso en cumplimiento de órdenes. Eso "lo cegó... y le hizo olvidar estrategia, táctica, prudencia, responsabilidades y cordura. En los puestos que eligió para combatir ni un solo cañón enemigo dejaba de ofenderlo..."[394].

El combate comprendió dos fases bien definidas. Durante la primera, que duró de 12:00 hs. a 13:30 hs. y en la cual hubo un vivo e incesante cañoneo de uno y otro lado, ambos contendores experimentaron importantes pérdidas: la explosión de una torre, con la muerte del ministro de Guerra, en la línea de defensa peruana; las serias averías que sufrieron dos fragatas españolas que a causa de ello se vieron precisadas a abandonar la línea de ataque, así como un impacto en su nave capitana, que hirió gravemente

al Almirante. En la segunda fase, que tomó de 13:30 hs. a 16:40 hs., el fuego decreció apreciablemente en el sector septentrional y algo en el Sur, y los pequeños buques colocados al centro de la línea defensiva actuaron en el cañoneo con mayor intensidad que en la primera fase. La señal "retirarse del combate", que a 16:40 hs. izó la nave capitana española, no puede considerarse que se motivó en que su fuerza naval se sintiera vencedora en el combate, o derrotada en el mismo. Estimamos que se debió a extenuación de su personal y a agotamiento de su munición; y que fue placenteramente recibida por la línea de defensa peruana cuyo cansancio debió ser mayor que el de los españoles, pues los artilleros no se apartaron de sus piezas durante cuatro horas y media, mientras los pertenecientes a la escuadra española tuvieron ciertos respiros cuando los buques cambiaban de costado. En este libro consideramos que ese combate fue una victoria peruana juzgando la acción no por los resultados físicos que produjo, sino por otra razón. Contra los unánimes pronósticos de los españoles y de los neutrales (como detallaremos esto último en páginas posteriores), que consideraban antes del combate que los resultados iban a ser completamente adversos a nosotros, luchamos en forma bizarra, como fue reconocido por todos los observadores imparciales. No recibimos el "castigo" con que se nos había amenazado y, lo que es más importante, la fuerza naval española no renovó el ataque, retirándose de nuestras costas, que era lo que habíamos buscado en el encuentro. En cuanto a nuestro enemigo en esa oportunidad, merece nuestro respeto y admiración como marino, a pesar del vituperable bombardeo de Valparaíso, que realizó en cumplimiento de órdenes de su gobierno. De lo mucho que se dijo en alabanza, o en acerba crítica, creemos que la más equilibrada opinión se debe a Carlos Martínez de Campos y Serrano, duque de la Torre, teniente general y miembro de la Real Academia Española: "Méndez Núñez... dejó un recuerdo inolvidable, sin darse cuenta de su gesta; gesta que consistió, sencillamente, en realizar una campaña sin objeto ni objetivos, y en quedar perfectamente sin victorias... Méndez Núñez, sin duda alguna, se hallaba presionado por el ambiente de su escuadra y el que suponía que reinaba en la Península lejana. Representaba a su Nación en ese instante. Estaba obligado, por consiguiente, a seguir la pauta exigida por los suyos. Y que hizo lo debido, bien demostrado está con la ovación que nuestra Historia le ha otorgado y el homenaje popular que recibió... Gracias a él, un fracaso medio



Un joven sobreviviente del 2 de mayo: el guardia marina Leoncio Prado, (Archivo de la señora Prado de Pigaso, 1948).

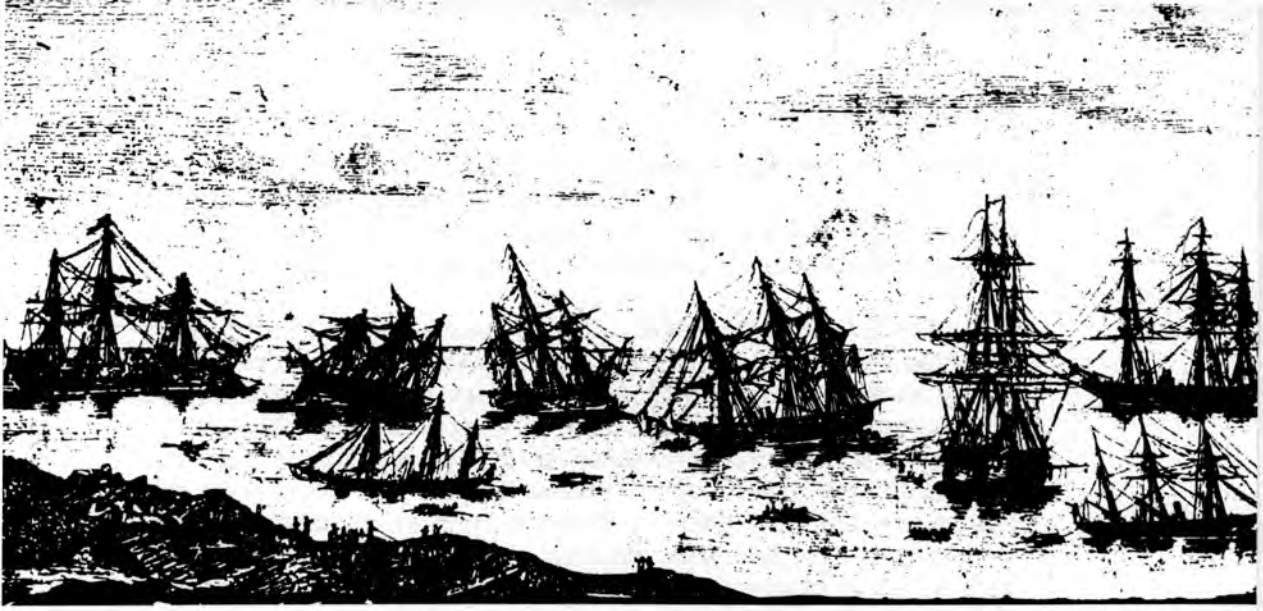


Ilustración del libro de Iriondo, en la cual hace ver honestamente el serio estado de la escuadra española al terminar el combate.

seguro —fracaso que habría sido impresionante y definitivo— se convirtió en un hecho que levantó los ánimos de dentro; que nos dio prestigio fuera, y que, en fin, sirvió de base para estabilizar las relaciones entre España y las repúblicas de Sudamérica"[395].

A 11:50 hs. la *Numancia* ocupó su posición frente a las obras defensivas del sur: 1,110 mts. (6 cables) al N.O. "de las fortificaciones" y en 6 brazas de fondo. Abrió el fuego con bala y granada, el que fue contestado "con un fuego nutrido y bastante bien dirigido", con proyectiles que variaban de 500 lbs. a 32 lbs. de peso. Este buque, como el resto de su división (*Blanca* y *Resolución*) encontraron un obstáculo para sus libres movimientos: frente a las defensas terrestres se había tendido una extensión circular de cables de unos cuatrocientos metros, situada entre las líneas de sondaje de 6 brazas al exterior y aproximadamente cinco en el interior, que por fuera terminaba en boyas encarnadas. Como los marinos españoles temían que fuera una zona minada, cuando examinó la situación Méndez Núñez ordenó que los buques de la Primera División se colocaran entre la playa y los cables, pero en la aproximación la *Numancia* quedó justamente en su calado, situación peligrosa que lo llevó a ordenar "ciar todo y volver a ocupar la posición primitiva". La *Blanca* y la *Resolución*, con menor calado, en ciertas partes de la acción se colocaron por adentro, en fondos de 5 a 4 brazas, aunque con peligro. Pero la *Numancia* no pudo sino muy ocasionalmente rebasar la línea de las 6 brazas, con lo cual quedó a 6 cables (1,110 mts.) de distancia, y esto rascando ligeramente el fondo o levantando el fango con el movimiento de la hélice. El comandante Antequera mandó su lancha para que reconociera el espacio ocupado por las boyas, pero un casco de granada le rompió el eje e hirió a su dotación. La *Numancia*, por afuera de las boyas, a partir de las 12:15 horas (según el *Powhatan*)[396] y estando a 800 mts. según La Cotera, dirigió sus proyectiles contra La Merced y Santa Rosa, sumando su fuerte batería de 68 pdr. al duro y brioso intercambio de proyectiles que se realizaba con denuedo por las dos partes. Después que voló la torre La Merced, en las circunstancias que se mencionan al tratar de la *Blanca*, el fuego de los tres buques se concentró sobre el fuerte Santa Rosa cuyo personal mostró un valor y una resistencia extraordinarios para batirse sin descanso, durante más de tres horas, tocando varias veces a la *Numancia* sin causarle mayor daño a causa del blindaje que llevaba. A 15:30 hs., cuando

Numancia, en la bahía de Cádiz y mayo 9 de 1855

Elena mía: tengo todas tus cartas atrasadas y también la del último paquete. Gracias á Dios que tanto á ti como á la familia conservaba la salud

El 2 de este mes fuimos atacados los fortificaciones del Castillo, verdaderamente formidables, por su construcción y por sus numerosos cañones (90 ó más) y no pocos de ellos del calibre mayor hasta ahora conocido, el todo dirigido y manejado principalmente por artilleros norte americanos, ingleses, franceses, es decir de todas las naciones

Serían de cinco horas duró el ataque, y al retirarnos, por aproximarse la noche y embarcar la marina, sólo tres baterías respondían á los nuestros

No cabe mayor valor en estas circunstancias, ya modelos de sufrimiento, abnegacion y honradez. Tampoco es posible batirse con más bizarria é inteligencia. Los buques de guerra norte americanos, ingleses y franceses, presentes en la bahia, así lo han declarado repetidas veces y espontaneamente. El valor del hecho aumenta sobremanera al considerar la distancia á que estamos de la Peninsula, en un litoral de mas de mil leguas todo enemigo, sin un solo puerto adonde reparar las averias, reducidos á nuestros propios recursos

Ha quedado bien alta la honra de nuestro pabellon.

He salido sano y salvo, pues uno ó dos fragmentos de los distintos proyectiles de las balas sólo se contentaron con tocarme con alguna fuerza, que ni aun pudieran mi pueden llamarse contusiones. No puedes figurarte que lluvia de balas

y del mayor calibre. Permanecí tan activo y rabioso como de costumbre.

Mender Núñez recibió ocho heridas, algunas de ellas, sobre todo la del brazo, de consideración. Escapó milagrosamente. Es muy sereno, inteligente a Dios gracias. Sigue bien.

Juan Lopete está también herido en el brazo izquierdo de un pedazo de hierro que hoy lo han extraído. Sigue bien y anda de un lado para otro. Como siempre, se ha portado con el mayor denuedo y bizarría.

Todos se han portado perfectamente. Ha habido hechos verdaderamente heróicos. Hasta los mismos peruanos confiesan lo valiente del ataque. Los buques de madera están acribillados de balazos, pero se ha trabajado con toda actividad y ya estamos listos para navegar y volver á Guayaquil.

Hemos tenido 32 muertos y 150 entre heridos y contusos. Los peruanos confiesan más de 200 bajas; entre los muertos el mis-

tro de la guerra, un coronel hermano del general Carvalho, con su hijo suyo, el coronel ingeniero que había dirigido la defensa de la república de Nueva Granada, persona á quien yo conocía, pues comió dos veces á bordo, con capitán de navío y otros varios jefes y oficiales. La lección ha sido bien severa. Ellos, como de costumbre, dicen que han vencido y que hemos huido.

El parte oficial te enterará de todo.

Roberts, secretario pro tempore de la legación de Chile y que sale por este paquete, lleva un parte telegráfico p. q. te lo ponga desde Southampton, á fin de que no estés con ansiedad.

Adjunta una letra, valor de mi paga del mes que corriendo. Cinco mil quinientos, pues es una misada tuya y el resto p. q. Guillermo me lo cumplee en papel ó en lo que mejor le parezca.

Si no recibes carta mía en el paquete siguiente alguno lleva ésta, es prueba de que nos hemos alojado del lado del Cabo de Hor-

nos; esto es, que vamos á puerto mucho más cercano á España, y por lo tanto que es más que probable que de allí pasemos á nuestro querido país.

Lo que deseo es, que desde luego pongas en juego nuestras influencias para que en cuanto regresemos pase yo con licencia á Madrid, y continuar mi diccionario.

No tengo más tiempo No creo que el país pueda quejarse de la división.

Ver lo que me dices de Boix. Figúrate la gracia que me hará. No han dicho hoy, con referencia á la de la francesa, que Moraga estaba preso. Si es así efectivamente será muy perjudicial para mí, pues no habrá podido hacer nada para que Boix entregue lo de la estatua.

Siento mucho, que no hayan parecido los libros y el mueble antiguo

Adios: mis memorias á todos
Tu amante
Miguel
Va. también el duplicado de la letra q.l te envié el paquete último

Doy fe



Certifico que esta fotocopia lo es de la carta ~~original~~ escrita a su esposa por el ~~difunto~~ C.N.D. MIGUEL LOBO MALAGAMBA, Jefe ~~del~~ del Estado Mayor ~~General~~ de la Escuadra Española del Pacífico, ~~en~~ fechada el 9 MAY 1866.
Madrid 8 NOV 80 CF. Miguel de Inarra

Carta que el capitán de navío Miguel Lobo y Malagamba, quien era el Mayor General de la Escuadra Española del Pacífico, envió a su esposa a raíz del combate del 2 de mayo de 1866, en el Callao, en la cual hace algunos comentarios sobre dicha acción naval. (Archivo de la Escuela de Guerra Naval, Madrid. Cortesía del señor contralmirante A.P. José Carcelén Basurto).

el fuego en otros lugares de la línea defensiva era escaso, las catorce piezas seguían en funcionamiento, comprendiendo un Blakely en la torre misma y el 68 pdr. en el nivel bajo, y los españoles no los podían silenciar con bala sólida (ya no tenían granadas) pues estaban enterrados en el nivel inferior, no ofreciendo blanco adecuado. No lograron los atacantes acallarlos antes que el Almirante ordenara "cesar el fuego" y "dirigirse al fondeadero" después que disparó sus últimos tiros, a 17:30 según el *Tuscarosa*[397].

Antequera no da la relación de las averías en su buque pero Novo dice que recibió "52 proyectiles, que apenas dejaron rastro de su choque en el blindaje; sólo uno de Armstrong [únicamente La Merced tenía estos cañones en las defensas del Sur] logró atravesarlo y penetrar 25 centímetros en el almohadillado de teca. "Fue el balazo tan bien dirigido que si la fragata no hubiera estado acorazada hubiera determinado su inmersión inmediata, pues al salir por el costado opuesto lo hubiese hecho tan por debajo de la línea de agua que todo remedio habría sido inútil"[398]. Según el "Parte oficial" esto ocurrió a 12:25 hs. y el proyectil fue de rebote, así como expresa que el único disparo que hizo el "Cañón del Pueblo" (un Blakely), unos minutos antes, cayó en la *Numancia*, y que a las 12:34 recibió la capitana dos balazos en el alcázar, uno del *Loa* y otro de Santa Rosa. Es de suponer que fue uno de estos el que causó sus heridas a Méndez Núñez, "en el momento de levantar el brazo para dar una orden". El resultado fue que sufriese "dos heridas de alguna gravedad en el brazo y en el pecho, haciéndolo caer. El proyectil se estrelló y las astillas [le] ocasionaron... seis heridas más de poca gravedad"[399].

Salió la *Blanca* de la isla San Lorenzo siguiendo a la *Numancia* de la cual se mantuvo a medio cable hasta que la Capitana llegó a 1,110 mts. al N.O. de las fortificaciones del Sur, en seis brazas de fondo. A las 11:50 hs., según Topete, "roto ya el fuego" por el *Numancia*, la fragata abrió los suyos de la manera prevista: los dos 68 pdr. del alcázar y la división de *bomberos* de la batería, con las alzas en cinco cables (925 mts., aproximadamente) y empleando granadas debían dirigir su fuego a la torre La Merced, pero el resto de la artillería había de enfilar las baterías subterráneas situadas al oeste de la torre (Chacabuco y Abtao) disparando bala rasa. Desde el comienzo Topete advirtió que los cañones de la torre tomaban largo tiempo para ser cargados, el que calculó en "intervalos de veinte a veinticuatro minutos", mientras que para

Méndez Núñez el fuerte Santa Rosa era el "más respetable de toda la línea".

Méndez Núñez dice en su parte que "la *Blanca*, próxima a nosotros [la *Numancia*] pero más próxima a tierra cuanto se lo permitía su calado, sostenía un certero y nutridísimo fuego sobre la batería más al Oeste ...", y Antequera expresa que la *Blanca* dirigía su fuego "exclusivamente" a la torre. Es de creer, ante tales apreciaciones, que Topete tuvo razón para decir en su parte que "en conciencia" estimaba que fue una granada de su buque la que a las 12:15 hs. hizo volar el cuerpo alto de La Merced, con todos los que la ocupaban, incluído el ministro de Guerra y Marina y alma de la resistencia contra España, el dirigente liberal José Gálvez.

Acallada la torre, Topete llevó la *Blanca* al ataque contra el fuerte Santa Rosa al que hostigaban *Numancia* y *Resolución*, sin conseguir dominarlo pues se batía heroicamente. Fue un "rudo combate", con sus propias palabras, en especial por el riesgo de varada que afrontaron los buques, de los cuales la *Blanca* buscaba las cuatro brazas. A las 14:30 horas el fuego del sector sur comenzó a decaer pero no tanto que disminuyera el peligro para los atacantes. Una bala del único cañón de grueso calibre que quedaba en funcionamiento en el Sur, un Blakely de Santa Rosa, a las 14:45 según el cuaderno de bitácora del *Vanderbilt*[400], entró por el portalón de estribor de la *Blanca* y salió por la mesa de guarnición mayor de babor, dejando tras sí gran destrozo y ocho hombres fuera de combate, entre los cuales estaba el Comandante, quien entregó el mando al Segundo Comandante y bajó al hospital de sangre. La fragata tuvo que separarse de la línea de fuego, pero por poco tiempo[401]. Contenida la hemorragia, a los diez minutos Topete volvió a su puesto, y la fragata siguió disparando, "fondeada, por así decirlo, al frente de nuestras baterías", dijo después el "Parte Oficial del Glorioso Combate...", redactado por Fernando Casós como Jefe de la Oficina de Comunicaciones por encargo del Jefe Supremo. La falta de municiones detuvo el brío de Topete. Trató de emplear cohetes *a la Congreve* pero al quinto proyectil se rompió el disparador. A 14:30 hs. izó señal de "escasez de munición", trató de ir a auxiliar a la *Berenguela* y a 15:30 hs. se retiró, colocándose entre ambas escuadras "para prestar a cualquier buque de ellas el auxilio que necesitase"[402]. Según Novo, la fragata recibió treinta balazos, "ninguno de importancia"[403].

Salió de San Lorenzo la *Resolución* siguiendo las aguas de la *Blanca* hasta estar en cinco y media a seis brazas y como a 1,110 mts. de las obras defensivas. Debió ser a 12:00 hs. que abrió el fuego; en cuanto a los disparos peruanos dice que eran dirigidos "muy altos, haciéndole poco daño". Como en el caso de sus compañeros de división, este buque se acercó mucho a tierra y en cierto momento quedó sentado de popa, con el timón suspendido unas ocho pulgadas, aunque sin cosecuencias posteriores. Se precia de haber apagado el fuego de una batería sin dar su nombre o situación. El parte de la Comandancia de las Baterías del Sur dice, sin precisar hora, que Abtao "suspendió sus fuegos" por no "estar el enemigo al alcance", lo cual es dudoso. Después que voló La Merced se situó a popa de la *Numancia* y contribuyó al fuego contra Santa Rosa. A las 16:00 horas se le ordenó que bombardeara la población, lo que ejecutó dirigiéndose hacia el Este, según parece; aprovechando la ocasión, expresa, para "batir" a *Colón* y *Tumbes*, *Victoria* y *Loa*, "viendo que uno de los primeros se retiraba" y que el *Colón* tenía apagados los fuegos y daños en el casco. Aquí, nuevamente, estuvo a punto de vararse "en poco más de cuatro brazas". En obediencia de una señal volvió a popa de la *Numancia* continuando el fuego contra el fuerte Santa Rosa, hasta las 16:45 hs. en que se retiró en obediencia a órdenes generales de la Capitana. Disparó 1,304 proyectiles[404]. Según Novo, los treinta proyectiles que la hirieron "le hicieron poquísima avería"[405].

Como cabeza de fila de la segunda división la *Berenguela* puso proa al N.E. durante unas tres millas y al quedar aproximadamente a la cuadra de la desembocadura del Rímac cayó al N.O. y enfiló la proa hacia la batería Independencia, abriendo parcialmente el fuego a las 12:17 hs. Al llegar a un poco más de 2,000 metros de la playa cayó en forma pronunciada a estribor, colocándose paralela a la línea septentrional de fuego, hacia afuera de la línea de 5 brazas, posición en que comenzó el tiro de andanadas de sus quince cañones de babor. Quedó de blanco único de todas las piezas peruanas, hasta que la *Villa de Madrid* y *Almansa* tomaron sus respectivas posiciones, ocasión en que el fuego de tierra se dividió entre los tres buques. Tocada varias veces la fragata por diversos proyectiles que no causaron averías de consideración, a 12:45 hs. creyó haber apagado los fuegos de la torre Junín, y así lo consignó en su parte del combate, pero la realidad fue que en el fuerte se atracó un proyectil en el ánima de un Armstrong y





Un joven sobreviviente del combate del 2 de mayo de 1866: el guardia marina Manuel Rouillón Labanvier, en 1866. (Archivo del Museo Naval del Perú).

◁ Composición en paneles existentes en nuestro Museo Naval, que muestra al Almirante y a los comandantes de los buques atacantes del Callao el 2 de mayo de 1866: 1. brigadier Casto Méndez Nuñez, 2. capitán de navío Juan B. Topete y Carballo, 3. capitán de navío Claudio Alvargonzález, 4. capitán de fragata Victoriano Sánchez Baircastegui, 5. teniente de navío Francisco Patero Narváez, 6. capitán de navío Miguel Lobo y Malagamba, 7. capitán de navío Carlos Valcárcel, y 8. capitán de navío Juan B. Antequera.

hubo que paralizar el tiro. Desatorada la pieza por el teniente Rivero, reanudó la torre su fuego y a 13:00 hs., aproximadamente, una bala de 350 lbs. entró debajo de la línea de flotación del buque abriéndole un boquete de catorce pies de largo y cuatro de ancho, que hizo creer a parte de la dotación que el buque se iría a pique debido al agua que embarcaba. No obstante, el comandante Pezuela siguió haciendo uso de sus cañones, sin moverse de su puesto. Pero nuevamente su buque fue seriamente averiado: una granada Blakely, del fuerte Ayacucho, estalló en el sollado destrozándolo así como a parte de la cubierta e incendiando la carbonera más próxima a la santabárbara. "El agua que entraba por todas partes en la máquina y pañoles llegaba cerca de las parrillas de aquella, amenazando echarnos a pique en pocos minutos", refiere Pezuela, quien no tuvo más remedio que retirarse de un combate en el que sólo había tomado parte durante treinticinco minutos. Lo hizo ciando, y sin cesar de disparar su artillería. Al quedar fuera de la línea de tiro logró hacer apagar el fuego. Sin ayuda ninguna, pues también rechazó la que le ofrecía el comandante de uno de los buques de guerra ingleses, dando al suyo el mayor pendol posible logró llegar a San Lorenzo donde fondeó en las proximidades de la playa.

Pezuela hizo en su parte una descripción bastante equivocada de la artillería peruana que hubo en el sector del norte, presentándola con "28 cañones franceses de 68", a más de otros "de 36, 24 y 12". No había ningún cañón francés en el Callao. En toda la línea de fuego peruana sólo hubo dos 68 pdr., ningún 36 pdr., 24 pdr., 12 pdr. Todos los otros cañones peruanos que no eran Armstrong o Blakely eran 32 pdr.[406].

Además de las importantes averías que la obligaron a salir de la línea de fuego, esta fragata recibió otras muchas de poca importancia"[407].

La *Villa de Madrid*, siguiendo a la *Berenguela* fue a ocupar su posición en la línea de 5 1/2 brazas, más al Norte de la *Berenguela*, probablemente también a 2,000 metros de las defensas. La alcanzó a las 12:30 hs. Estaba cayendo a estribor para presentar su batería de babor cuando un proyectil de un cañón Blakely del fuerte Ayacucho llegó hasta la sala de calderas después de causar destrozos en su recorrido, inutilizando la máquina. El buque, inmovilizado, recibió otros impactos hasta que la *Vencedora* lo remolcó sacándolo de la línea de fuego a 12:47 hs. Con cangreja, trinquete y foque la fragata pudo alcanzar su fondeadero de San

Lorenzo[408]. En total recibió cinco balazos. El primero fue el que inutilizó la máquina y puso a treintiséis hombres fuera de combate. El cuarto y quinto, que eran proyectiles Blakely, le destrozaron un bote y parte del aparejo[409].

Méndez Núñez había constituido una tercera división formada por la *Almansa* y la *Vencedora*, que estaba encargada de destruir los monitores y demás buques peruanos y de bombardear la plaza, la cual siguió las aguas de la Segunda División hasta que ésta rompió el fuego, en que por el sur de la *Villa de Madrid* la *Almansa* se dirigió a la posición que se le había asignado. Cuando lo estaba haciendo se dio cuenta de la avería que la *Villa de Madrid* había sufrido y de inmediato llenó el vacío que ésta dejaba, para acompañar a la *Berenguela* en el ataque, rompiendo a las 13:05 hs. el fuego que sostuvo con excelente velocidad y aun cuando también la *Berenguela* tuvo que retirarse por avería. El comandante Sánchez refiere que tenía la proa al S.O. y que se aguantaba en posición ayudándose con el foque, cangreja y quina (¿?), "entre cinco y seis brazas de agua, a una milla escasa de la población y baterías y a siete cables de los monitores y demás buques peruanos". El parte de Méndez Núñez, por otro lado, relata que la *Almansa* "soportaba impasible" el fuego del fuerte Santa Rosa, de las baterías del Norte, de los monitores *Loa* y *Victoria* y que hasta el "Cañón del Pueblo" lo enfiló dirigiéndole el único disparo que hizo. Como era de esperar, dados los numerosos cañones que le disparaban, a 14:30 hs. la fragata fue seriamente averiada. Una granada proveniente de un Armstrong de la torre Junín explosionó en la batería dejando fuera de combate a trece hombres, de los cuales seis quedaron muertos; inflamó la pólvora y corrió el fuego al antepañol de la santabárbara. La dotación luchó bravamente contra el incendio hasta que llegó un momento tan peligroso que se mandó preguntar al Comandante si se abrían los grifos, a fin de anegar el pañol. "Teniendo en cuenta la escasez de pólvora... en la Escuadra... me resolví a volar y ordené que no se abriesen los grifos", dice en su parte, añadiendo que siguió disparando, lo que no había dejado de hacer "con el mayor orden y serenidad"... A fin de librar, de la posible explosión a los otros buques españoles, salió de la línea, hizo la señal "Fuego a bordo" y siguió combatiéndolo sin aceptar ayuda de sus compatriotas, hasta que lo apagó. A las 15:00 hs. volvió a su puesto de combate, dividiendo las andanadas de su batería de babor, entre los monitores y las granadas disparadas a la población en lo que persistió

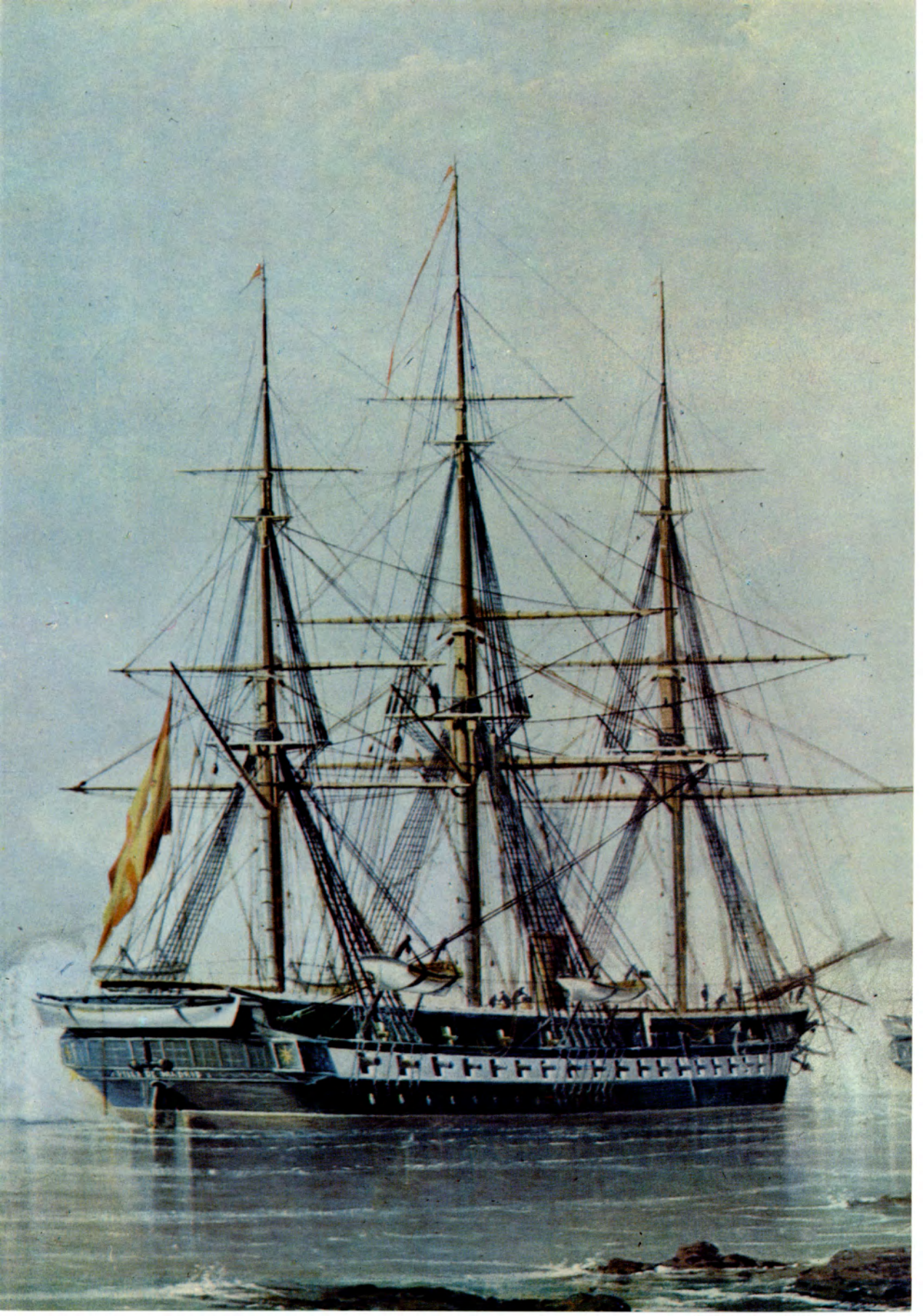
hasta las 17:30, según dice Sánchez, en que obedeció la orden de suspender el fuego y retirarse a San Lorenzo, que trasmitió la nave capitana. La defensa terrestre expresó que la *Almansa* recibió los dos últimos tiros del Blakely, volando por los aires su bandera, que fue recogida por los peruanos[410]. Disparó 1,265 proyectiles[411] y recibió 60 balazos "de los que la mayor parte quedaron embutidos en los tablones de forro y cuadernas, lo que revela lo excelente de su material"[412].

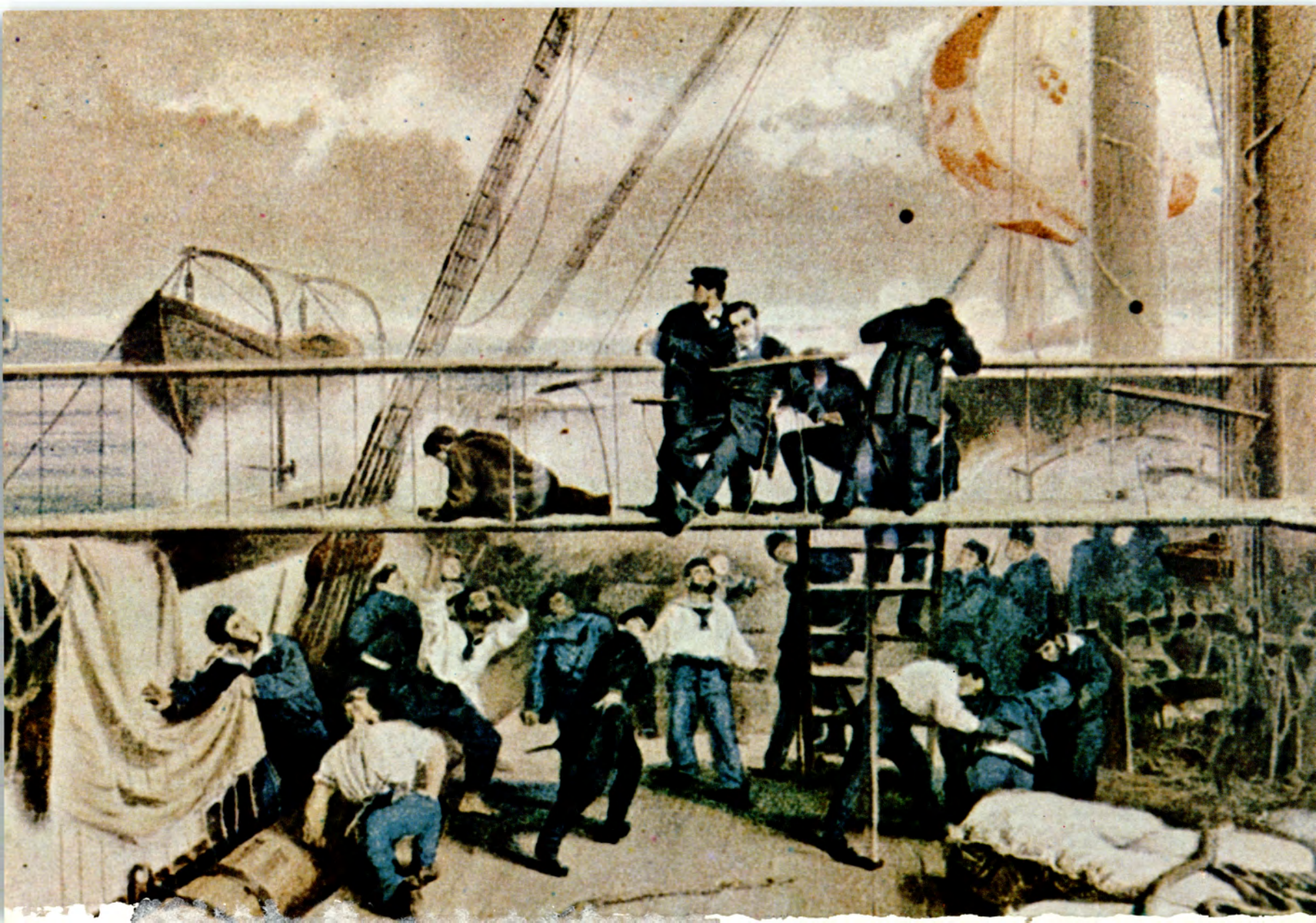
La *Vencedora* salió del fondeadero de San Lorenzo siguiendo las aguas de su cabeza de división, la *Almansa*, dirigiéndose al sitio que se le había señalado. A 12:45 hs. llegó a 1,365 mts. de la población, por la aleta de estribor de la *Almansa*, rompiendo el fuego de granadas contra los edificios y de bala sólida contra los monitores. A poco el colisa central quedó fuera de uso por habérsele atorado una bala que ya no se pudo sacar, y quedó así reducida a sus otros dos 68 pdr. Mientras se batía en la forma predicha, la *Villa de Madrid* le pidió remolque, el que le dio sacándola fuera de tiro de los cañones peruanos del Norte. Al terminar esta faena, a 13:30 hs., volvió a colocarse a 1,852 mts. de las obras defensivas terrestres, disparando contra estas y los monitores así como unas cuantas granadas a la población. A 15:40 hs. intentó usar contra la última sus cohetes incendiarios pero al hacer el primer disparo reventó una pieza, lo que hizo imposible continuar. Méndez Núñez alabó la forma en que mantuvo su posición haciendo fuego sin descanso. Después de ejecutar 114 disparos se retiró hacia San Lorenzo cumpliendo las órdenes de la Capitana[413]. Salió ilesa del combate.

Poco después de las 16:00 hs., cuando ya el fuego había disminuido mucho en las líneas de batalla de ambos contendores, la Capitana ordenó que se dirigiera contra la población el fuego de la *Numancia, Resolución* y *Almansa*. Su efecto fue pequeño porque se hizo empleando bala sólida, pues ya no había granadas[414].

Novo da como una de las razones para la retirada y para no haber renovado la batalla al día siguiente "la gran escasez de pólvora y de granadas. Balas sólidas había con exceso. La falta de pólvora se explica bien por la mucha invertida en los ejercicios al blanco, en el bombardeo de Valparaíso y en los combates de Abtao y Callao"[415].

Fragata *Villa de Madrid*. (De *Revista General de Marina*, de España. Año 1976, abril, tomo 190, p. 258).





El almirante Méndez Núñez durante el combate del 2 de mayo cae herido en el puente de la *Numancia*. (Museo Naval del Perú, de autor desconocido).

Expresa Novo que cuando llegó a Otahiti la *Numancia* y se hizo limpiar los fondos utilizando los buzos del país, se encontraron arrollados en la hélice varios alambres eléctricos que provenían de "los torpedos del Callao", nombre que por entonces se daba a las minas submarinas[416] y de los cuales trata ese autor al describir las defensas que el Callao tuvo el 2 de mayo de 1866: "habían sumergido en los puntos de la bahía, hasta donde debían razonablemente avanzar los buques, [españoles] varios torpedos que comunicaban con tierra por medio de alambres eléctricos para incendiarlos en momento oportuno..." Por lo demás, anteriormente hemos dado a saber que se quedaron en el Perú algunos de los especialistas en minado submarino que Vicuña Mackena contrató en los EE.UU. para Chile. Para mayor abundamiento, cuando Urrea comenta las actividades que los extranjeros residentes desarrollaron en el Callao el 2 de mayo de 1866, emplea esta frase significativa: "unos dirigían los torpedos"[417]. El Ministro de los Estados Unidos en Lima, por último, ha dado a saber que tomó parte activa en impulsar el minado que se hizo en la bahía en previsión del ataque español. Refiere este diplomático que el 1º de mayo el presidente Prado lo mandó llamar y le pidió su opinión sobre el resultado que podría tener el combate. Hovey dice que como persona particular le contestó que si los buques españoles cerraban la distancia a las obras defensivas y usaban balas, granadas y tarros de metralla silenciarían las baterías destruyendo la ciudad. Añade que como se le pidió consejo, hizo saber (seguramente a base de la experiencia que había adquirido durante la guerra civil de su país) que la gente de mar tenía horror a "ese infame y profano instrumento de guerra que eran los torpedos"; y que esa noche, por un medio que desconocía, los peruanos lograron hundir en la bahía cuarenta barriles de pólvora conectados mediante alambres a una batería eléctrica situada en tierra, de lo cual los franceses informaron a los españoles, y que antes que llegara la mañana casi todos los alambres habían sido cortados. Pero durante el combate, continúa refiriendo, explotaron dos "torpedos" (minas submarinas) que levantaron en el aire columnas de agua de 150 pies de altura, por lo menos, debido a lo cual la flota española retrocedió y desde entonces disparó desde lejos[418]. No llamaría la atención que este asunto se hubiera mantenido en reserva, debido a la ruptura de la neutralidad por

parte de Hovey, si ocurrieron los hechos que éste refiere, con fecha 22 de agosto de 1870, el enviar a Fish un resumen de su actuación en Lima. Pero lo que sí resulta tan extraño que hace dudar de lo que el Ministro relata, es que ningún parte de combate de los comandantes de buques españoles, ni cuadernos de bitácora de los neutrales, ni libros, artículos y documentos peruanos digan algo sobre un asunto tan importante como la explosión de dos "torpedos", arma reprobable por entonces en las acciones bélicas, que la diplomacia madrileña hubiera agitado con escándalo contra el Perú. Además es difícil conciliar esa relación de Hovey, con una comunicación que él envía al secretario de Estado, desde Lima y con fecha 14 de febrero de 1866, en la que expresa lo siguiente: "Entiendo que el gobierno peruano adoptará ahora un sistema de defensas mediante torpedos y botes torpederos". Esta frase constituye un indicio más que el Perú se había interesado anteriormente en el empleo de esas armas nuevas. De un documento que hemos encontrado en el Archivo Histórico de la Marina podría deducirse que la idea de utilizar minas submarinas en nuestras costas no se originó en 1866 y debido a influencia norteamericana. El documento que mencionamos es una "memoria" oficial, manuscrita en francés, de treinta páginas, referente a un estudio práctico realizado en la costa flamenca, en 1859[419]. Lo anterior parece demostrar que el Perú intentó usar contra los buques españoles esa arma que los norteamericanos utilizaron durante la guerra civil en su país. Sin embargo, parece que no hubo el 2 de mayo ni siquiera una explosión, a pesar que el blindado y dos fragatas estuvieron varias horas sobre o muy cerca del campo minado, cuando combatían contra la torre, el fuerte y las baterías del Sur. Hemos encontrado entre los documentos inéditos un expedientillo que concierne a este asunto. No da una explicación, en verdad; pero suministra un indicio. Según su contenido los extranjeros Rossenswick y Maid celebraron con el Estado un contrato que los obligaba a "destruir la Escuadra Española", o "uno o más buques" de la misma, y no cumplieron con su compromiso, por lo cual se les abrió un juicio. En el informe que el ministro Hovey envió al Departamento de Estado el 13 de mayo de 1866 nombró al "*captain*" Reed (de quien dice que era un norteamericano "rebelde") como la persona que preparó el minado del Callao[420]. Durante el mes de junio de 1866 el Agente Fiscal del Callao pidió documentos e informaciones que al parecer no se le dieron, lo que hace suponer que no se aclaró la situación.

El contrato no fue hallado. Se menciona en un documento que se puso a disposición de los contratistas un vapor, de nombre *Sofía*. Pero no se le aclara al Agente Fiscal si este es un vapor que se perdió mientras llevaba "los torpedos"[421]. No se conoce el resultado final de tal asunto, pero el último párrafo de las referencias mencionadas lleva de la mano a otro aspecto de las armas que el Perú empleó o quiso emplear el 2 de mayo.

Un parte elevado por el Comandante de la *Berenguela* al ministro de Marina de España, a través de la Comandancia General de su escuadra, da cuenta que a las 21:00 hs. del 5 de mayo de 1866, mientras su buque se hallaba fondeado en San Lorenzo, una embarcación a vapor, sin luz ninguna y silenciosamente, se dirigía al costado de la fragata. Al romperse el fuego contra el bulto y lograr dar en el blanco, cambió la dirección de su avance y después de dar una vuelta se agarró a un bote de la misma fragata. Pero al ser tomado por varios oficiales y marineros que valerosamente detuvieron su maquinaria, se vio que era un torpedo que no había estallado porque los disparos le habían roto el mecanismo de explosión[422]. Se trató, indudablemente, de una de las lanchas torpederas cuya presencia advirtió Méndez Núñez cuando recién tomó su posición de ataque el 2 de mayo de 1866, según lo da a saber en su parte de combate[423]. También hubo personal extranjero en este servicio, pues hemos encontrado un documento que se refiere a "los señores Lay y Clarke, contratistas de los botes torpederos".

El primero de los dos apellidos que se acaban de mencionar ha sido identificado por nuestro amigo David P. Werlich, del Departamento de Historia de la Universidad del Sur de Illinois (*Southern Illinois University*), tanto en el *New York Tribune* de esa época como en el diccionario biográfico de Dumas Malone y en el registro de oficiales de la marina confederada (1861-1865), poniéndose en relieve que no era un cualquiera. Hijo de un prominente hombre de negocios de Búffalo y alumno distinguido durante sus estudios, al comenzar la Guerra Civil se enroló en el cuerpo de ingenieros de la marina norteña, atrayendo la atención por su descollante talento inventivo. Perfeccionó un torpedo que se llevó en una embarcación contra el *Albemarle* al cual se hundió. Al terminar esa guerra civil fue contratado por nuestro gobierno, construyendo en el Callao un "bote-torpedo" y siendo él, según el *New York Tribune* del 22 de mayo de 1866, quien instaló la red de minas del Callao. Todavía no ha sido posible discernir cómo se

compadece esta información con la que proporcionó el ministro Hovey, en su correspondencia diplomática, y que en párrafos anteriores hemos citado, referente a Edmund Gaines Read (y no Reed, como escribe el Ministro). De acuerdo con los hallazgos del Prof. Werlich, este último vino de Chile, adonde fue en el grupo que Vicuña Mackena llevó, y al llegar se convirtió en "gran favorito del coronel Prado", según cita que Werlich hace de *Diez meses de misión a los Estados Unidos de Norte América* que ese político chileno publicó en 1867.

Ha encontrado también el Prof. Werlich otro nombre importante entre los norteamericanos que ayudaron al Perú a prepararse para el combate del 2 de mayo, según nos ha informado en comunicación del 24 de febrero de 1983; se da la circunstancia que quienes lo llevaban habían servido durante la Guerra Civil, en el frente nororiental, a órdenes del por entonces comodoro Tucker de quien tratamos al final del capítulo. El Prof. Werlich menciona a los oficiales Alexander Macomb Mason y Daniel Trigg, a los ingenieros E.G. Hall y Edwen, así como a otro más importante. Se trata del *captain* naval Catesby ap Roger Jones, de cuya ficha biográfica, que aparece en el diccionario de Malone, así como del contenido de *Captain Roger Jones*, por el juez L.H. Jones, publicado en Albany, en 1891, se desprende que aquel oficial superior de la Marina de los Estados Unidos tuvo distinguida actuación profesional durante la cual sirvió en la Escuadra del Pacífico con sede en el Callao, y en Washington, D.C. Posteriormente, se convirtió en el brazo derecho del famoso artillero Dahlgren, desempeñando importantes servicios relacionados con la construcción y el empleo del sobresaliente armamento naval que se fabricó en ese país a mediados del siglo pasado. Jones tomó el partido de su Estado nativo (Virginia) y al terminar la Guerra Civil estableció, en sociedad con John M. Brooke, una compañía constructora y exportadora de cañones. En representación de la misma vino al Perú, resultando estrechamente asociado con el doctor José Gálvez. Según certificado que le extendió Federico Elmore, permaneció del 9 al 25 de febrero de 1866 como consultor del ministro de Guerra y Marina, asesorándolo en lo relativo a las baterías que se armaban para defender el Callao de un posible ataque español[424].

A diferencia de los cantos de la poesía heroica, no gozaron de la inmediata cosecha de orgullo varonil cada uno de los caballe-

ros que en uno y otro lado de la línea de batalla del Callao hubieran merecido el 2 de mayo de 1866 el viejo apelativo de "campeador", honrado por el Cid, es decir, el que se daba a quien con acciones señaladas resaltaba en el lugar elegido para salir a algún desafío: gravemente herido estaba Méndez Núñez y muerto, José Gálvez. Si en el romance medioeval de gesta sobrevivió el campeador del pasado, estos contemporáneos de 1866 estaban llamados a perdurar en la memoria de sus conciudadanos, sólo merced a la caracterización simbólica que cada uno asumió mediante su comportamiento que revigorizaba a la decadente España isabelina de Mendez Núñez y despertaba vitalidad combativa en la enervada adolescencia del Perú republicano de Gálvez.

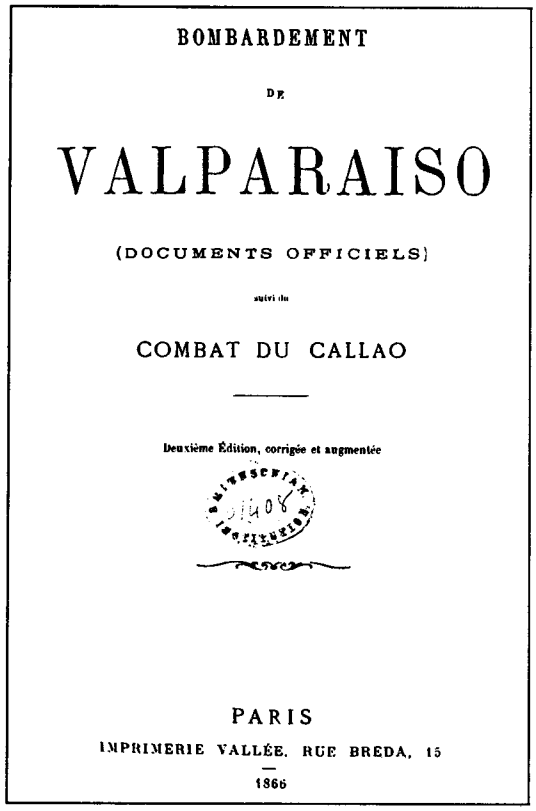
Lo que la escuadra del Almirante había experimentado en el Pacífico y la reacción que ello había producido en los expedicionarios, se halla claramente expresado, sin que precise menester de comentarios, en la visión que Novo y Colson, como marino y como español, nos da de la escuadra de su país en circunstancias que, en los días subsiguientes al combate, se prepara para dejar las costas del Pacífico. Novo "ve con la imaginación un grupo de buques españoles fondeados cerca de una isla desierta, en frente de 1,200 leguas de litoral hostil, que después de cuatro años de rudísima campaña, cuatro años de lucha, de abnegación, de terribles penalidades, sin haber recibido apenas recursos de su patria, abandonados a sí mismos, y no obstante depositarios del honor y dignidad de España, acababan de obtener la aureola del triunfo en desigual combate; y allí, aún manando sangre sus cubiertas, agujereados sus cascos, hambrientas y desfallecidas sus tripulaciones, invadidos por el terrible escorbuto, sin víveres casi, sin pertrechos, disponíanse para atravesar 3,000 leguas del Océano, navegación que por sí solo constituye una larga campaña"[425]. La trascendencia del espíritu que esa fuerza llevaba a España, se mide mediante el hecho que en ella iba Topete, destinado a producir el destronamiento de Isabel II. En el Perú, por otra parte, el pueblo anónimo, el alma popular, el espíritu ciudadano cuya representación más pura suelen ejercer con frecuencia quienes no llevan armas, había sentido el combate como propio. Antes que se verificara ya puso su confianza en un civil de carácter resuelto, de liberalismo enhiesto, que mediante enérgica e incansable vigilancia y eficaz dirección había preparado al Callao para que diera el combate. No sólo lo había hecho. Al robustecer

el espíritu nacional consiguió algo que faltaba hacía muchos años: fervor público. No extraña, entonces, que con Gálvez apareciera un héroe de carácter nuevo en el Perú. "Como maestro, como tribuno, como político había sido a lo largo de toda su existencia la estatua viva de sí mismo. La conciencia cívica del Perú, tan débil frecuentemente, muchas veces apagada, parecía haber madurado en aquella alma robusta y siempre joven"[426]. Simbolizó en el combate la imagen del Perú civil que, sin medir los peligros, se erguía valerosamente contra la humillación, ofreciendo un ejemplo de consecuencia para con los hombres de la Independencia.

17. TESTIMONIOS DE VISTA

Los testigos presenciales del combate que en calidad de extranjeros no se sentían arrastrados por el patriotismo para considerar subjetivamente esa acción de armas, emitieron opiniones que son dignas de consideración siempre que sea posible certificar la autenticidad de su fuente, o que deben mirarse con el debido resguardo en los casos contrarios. Melo y Vegas han dado algunas de las últimas (éste, como siempre, repitiendo a aquél) que no dejaremos de mencionar junto a varias inéditas que aquí proporcionamos.

Entre los primeros informantes se hallan el Jefe de la Escuadra Norteamericana del Pacífico y el representante diplomático de los Estados Unidos quienes en días inmediatamente anteriores al 2 de mayo manifestaron a las autoridades de su país que era creencia de ellos que aunque el Callao estaba mejor defendido que Valparaíso, los españoles iban a salir victoriosos en el hecho de armas inminente[427]. El 3 de mayo, para aprovechar que zarpaba al Norte el U.S.S. *Vanderbilt*, el mencionado contralmirante envió un muy corto informe en que, sin confesarlo concretamente, se retractó de lo que antes había dicho: daba a saber que el combate fue "notablemente sostenido" por ambas partes y que terminó debido a "la retirada de los españoles" alabando la acción del *Loa* y del *Victoria* que "lucharon duramente". Al día siguiente, en una carta que Melo reproduce en su libro (en el cual se equivoca el autor al creer que Kilpatrick era ministro norteamericano en Lima, cuando en realidad lo era en Santiago), le re-



BOMBARDEMENT

DE

VALPARAISO

(DOCUMENTS OFFICIELS)

suivi du

COMBAT DU CALLAO

Deuxième Édition, corrigée et augmentée

PARIS

IMPRIMERIE VALLÉE, RUE BREDA, 15

1866

Publicación hecha en París que contiene la primera descripción del combate del 2 de mayo de 1866 en el Callao.

fiere a este diplomático que "se desplegó gran valor por parte de los españoles" y que "el combate ha sido glorioso para ambos, pero especialmente para los peruanos que han probado que con cañones de grueso calibre no se debe temer a las escuadras poderosas". Nuevamente elogia a los "blindados peruanos" que "ayudaron a las baterías y acertaron muchos tiros en esa importante y heroica acción"[428]. Del 5 y 6 de mayo, probablemente, son otros dos informes que aparecen en Melo y que citamos aquí a beneficio de inventario, pues el estilo y el abundante empleo de adjetivos laudatorios, contra lo que no es usual en las descripciones escritas por los norteamericanos, nos hacen dudar de la autenticidad de los documentos, por lo menos de la traducción al español. El primero proviene de T.H. Nelson, del U.S.S. *Powhatan* (cuyo nombre no hemos hallado en el cuaderno de bitácora de ese buque) y contiene este párrafo: "Los peruanos se cubrieron de gloria y su heroica resistencia destruyó de un solo golpe todos los

falsos juicios con respecto a su patriotismo y valor y los coloca en su verdadera posición en el mundo"[429]. El segundo lo da Melo en forma anónima y sin suministrar ninguna referencia. El apreciable marino-historiador chalaco hace decir al autor lo siguiente: "...El resultado fué que los españoles atacaron hoy al medio día y que los machucaron lindamente. Núñez es un valiente y nadie puede negarlo; pero la opinión que tengo formada de él como jefe naval es muy pobre... El comodoro [¿norteamericano o inglés?] censuró en general sus disposiciones..."[430].

Si ahora volvemos a los testigos mayores de toda excepción, el primer informe que se nos ofrece es el fechado a bordo del *Vanderbilt*, en el Callao, el 10 de mayo de 1866 y que firma el comodoro John Rodgers, comandante de la Escuadra Especial en Viaje al Pacífico. Es la más conocida relación del combate, especialmente a causa de que una traducción (algo editada) al francés que se publicó en París en 1866[431] contiene algunas observaciones interesantes. Dice que, en cuanto a sus efectos, "la artillería de los dos contendores difícilmente hubiera podido ser peor". Que "los españoles se atribuyen una victoria", pero que él (el Comodoro) "no cree que voluntariamente aceptarían otra igual". Comenta que "los españoles se afanan de haber silenciado todas las baterías menos una [pero] esto no concuerda con lo que observamos, aunque [posiblemente] las baterías pueden haber cesado de funcionar durante un corto intervalo y recomenzado después". Finaliza expresando que "en una palabra, los españoles fueron malamente debilitados mientras los peruanos resultaron tan encorajados que deseaban una renovación del ataque, la que estoy seguro podrían [haber] experimenta [do] sin peligro"[432]. Pocas personas saben que el cauteloso comodoro Rodgers mandó otro informe al día siguiente, documento en el que expresó opiniones más sinceras: "Ni uno solo de los cañones [de la defensa] fue desmontado por el enemigo...". "Ha terminado el llamado 'castigo de los peruanos' por las fuerzas navales de Su Católica Majestad en el Pacífico..., en el cual yo considero que las fuerzas españolas han recibido ciertamente la peor parte"[433]. El ministro de los Estados Unidos en Lima, quien tenía más cualidades humanas que diplomáticas, figurando entre las primeras la sinceridad, fue más franco: "... es evidente que los buques [españoles] sufrieron severamente", informó a su país, opinando: "la victoria ha sido notable y completa por parte del Perú y su resultado ejercerá una

gran influencia en la política sudamericana". Explicó su presagio en los siguientes términos: "Primero: enseñará a los peruanos a confiar en sí mismos a causa de que a pesar de tan débil preparación han rechazado a la escuadra más grande que ha navegado en el Pacífico. Segundo: su efecto será seguramente cambiar la corriente de la política de Chile que con fuerzas superiores [Valparaíso, con muchas más posibilidades defensivas] se sometió al castigo de la fuerza naval española sin devolver un tiro... Tercero: hará que las posibilidades de futuras dificultades sean aquí más remotas...". Termina confirmando dos afirmaciones interesantes: "los peruanos dispararon los últimos tiros" y "ningún cañón fue desmontado por el fuego español"[434].

Dos días antes que el informe de Hovey, el Encargado de Negocios de S.M. Británica envió a Londres la relación de los sucesos del 2 de mayo, que contiene los siguientes párrafos que merecen relievarse: "se admite en forma general que los peruanos y los españoles se portaron valientemente"... "El daño ocasionado a las baterías y a la ciudad del Callao es muy insignificante si se considera el tiempo que tomó la acción. Ni un solo cañón [peruano] fue sacado de posición por la artillería enemiga...". "Ciertamente sacaron la peor parte [del combate] las fuerzas españolas"[435]. Aunque no fue propiamente un testigo de cargo, la cercanía en que se halló del teatro de operaciones, el conocimiento que tenía del terreno, así como su calidad de artillero hacen valiosa la opinión que veinticinco días después del combate expresó el general Manuel de Mendiburu, en una carta a Francisco Xavier Mariátegui que varias veces hemos citado. Es cierto que el enjuiciamiento que en ella formuló puede estar obnubilado por el resentimiento que abrigaba hacia José Gálvez y M.I. Prado. Creemos, no obstante, que conviene al lector conocer sus opiniones.

Mendiburu expresó, y esto parece cierto, que en la dirección de la artillería se echó mano de jefes y oficiales de infantería que no supieron sacarle provecho a las piezas de grueso calibre, y por esa causa dejaron de echarse a pique "a por lo menos dos de las fragatas enemigas". Tiene razón al decir que fue un error empeñarse en disparar a la *Numancia* porque el Almirante estaba allí, y esto se confirma visitando el Museo Naval de Madrid donde hemos visto el elevado número de impactos que tales planchas soportaron sin que ninguna bala lograra penetrarlas. Es indudable que si, en cambio, se hubiera concentrado el fuego sobre las


Nov 3/904

D. Rosendo Melo, sobreviviente de la campaña de 1866, durante la cual era un guardia marina en el *Chalaco*. Después de esta guerra sirvió en los vapores de guerra del Titicaca y en la marina mercante nacional. Con la experiencia que había recogido y gran amor a los estudios navales, históricos y geográficos, hizo una valiosa obra, dejando como herencia libros que durante casi un siglo no fueron superados.

fragatas de madera, podrían haber sido hundidas en la rada. También Mendiburu opina que en ciertas circunstancias, la gran aproximación a la playa (como en el caso de la *Blanca*) permitía el fuego de los cañones de montaña y hasta de la fusilería, pero la tropa del Ejército permaneció a retaguardia, como mera observadora.

Durante los días que siguieron al combate los españoles se mantuvieron en San Lorenzo, muy ocupados en enterrar allí a sus muertos y en atender a los heridos y a las reparaciones de los buques. En el Callao la vida se reinició de inmediato, a tal punto que el día cuatro no se veían muchas señales de la lucha y la línea de defensa se hallaba reconstituida en todas sus partes comprendiendo los cañones que habían salido de batería. Lo único anormal era el bloqueo, que los españoles mantenían con bastante flojedad.

En la madrugada del 10 de mayo comenzó a notarse signos de que la escuadra hacía preparativos para algo que se comprendió que era dejar el puerto ya que guindaron los buques sus masteleros y hundieron el capturado vaporcito chileno *Paquete de Maule.* A las 7:00 hs. zarparon dejando en la isla a las embarcaciones capturadas entre las cuales se hallaban el *Matías Cousiño* y el *Paquete de Nazca.* El *Tumbes*, en cumplimiento de órdenes que se le impartieron sobre estudiar los movimientos del enemigo, salió tras ellos siguiéndolos hasta que su escaso andar lo dejó muy atrás haciéndole perder en el horizonte la visión de los buques españoles. A 15:00 hs. estuvo de regreso al Callao. Como en San Lorenzo hizo contacto con el *Matías Cousiño*, quizás a través del *Tumbes* se supo en el Callao que el capitán de ese buque decía tener conocimiento que parte de la escuadra de Méndez Núñez se dirigía a Montevideo y el resto a las Filipinas[436]. El Almirante había enviado el 10 a la legación británica una comunicación que ella puso al día siguiente en conocimiento público: que "castigada la provocación injusta del gobierno del Perú, con el bombardeo del Callao y ataque a sus fortificaciones", quedaba levantado el bloqueo y se retiraba de nuestras aguas[437]. El día 11 de ese mismo mes el secretario de Relaciones Exteriores del Perú envió a los agentes diplomáticos que nuestro país tenía en el extranjero, una circular en la que les daba a saber los últimos acontecimientos que habían ocurrido, comentando la situación internacional en términos que en algunos conceptos interesa presentar en este

El pintor J. Abad V., firmante de este óleo, ha empleado un exceso de imaginación para presentar la Plaza de Armas limeña en circunstancias que llega a ella la procesión cívica de los vencedores del combate del 2 de mayo, encabezados por el presidente Prado, quien monta un hermoso caballo. (Museo del Ejército).




José Balta.
Presidente del Perú.
1868—1872.

El presidente don José Balta luce la banda presidencial.

libro. Pacheco informaba que Méndez Núñez había hecho "insinuaciones confidenciales... para entrar en un arreglo", a través del ministro italiano Magliorati, y que era indudable que el Almirante quería "salir de la dificultad del momento tal vez mediante un saludo simultáneo que conservase las apariencias de su honor", agregando que "eran patentes las indecisiones del brigadier español". En esto Pacheco se hallaba equivocado, por ignorar que hacía meses que Madrid había instruído a Méndez Núñez[438] sobre "el abandono del Pacífico por la escuadra española", en relación con el caso chileno, después del bombardeo, "aunque no se obtuviese una proposición de paz"; y que con mayor razón podía el Almirante sentirse autorizado para dejar nuestras costas sin haber concertado con el Perú un arreglo amistoso, ya que consideraba que su escuadra había salido victoriosa del combate. En lo que sí parecía tener razón nuestro ministro de Relaciones Exteriores, era en la reflexión final que su nota contenía: "¿Cuál será el resultado? El Gobierno español nos ha acostumbrado a los más extraños desenlaces. El ha desaprobado la conducta de todos los agentes que ha enviado al Pacífico, desde el Almirante Pinzón. Todos han obrado traspasando las situaciones de su gobierno, quien, sin embargo, ha querido aprovechar de actos al parecer verificados contra sus prevenciones, reservándose el derecho de rechazar lo que parecía no convenirle"[439].

18. ¿CAMPAÑA TRANSCONTINENTAL?

El Gobierno consideró que el 2 de mayo no había dado término a la guerra con España. Prado y un grupo de sus más importantes e íntimos colaboradores concibieron el proyecto de devolver a España la visita bélica, mas no al territorio metropolitano sino a puntos sensibles de su imperio colonial. A tal deseo pudo haberlos arrastrado cierto mareo de pugnacidad derivada de la gloria conquistada en el combate del Callao, que no permitió que midieran los gastos improductivos que esto podía ocasionar a un país que ya estaba en dificultades financieras, así como los riesgos de empeñar su escuadra, todavía sin una sólida preparación técnica, en muy distantes teatros de operaciones que no ofrecían bases de apoyo. Quizás Montero inspiró el proyecto. Años después se dijo que obedeció a consejos de extranjeros. Debieron existir cerca del Dictador profesionales de la guerra naval con

capacidad de concepciones estratégicas basadas en el conocimiento de las debilidades políticas, económicas y militares de España, y en los anhelos independentistas que alentaban en Cuba. Cabe presumir que entre ellos pudo hallarse el contralmirante Domingo Valle Riestra, uno de los marinos peruanos más completos de su tiempo, con una excelente hoja de servicios y con una reciente permanencia de más de medio año en Madrid, que le había permitido estudiar las flaquezas internas de España así como la paupérrima situación de su marina que, salvo dos recientes adquisiciones (una de las cuales era la *Numancia*), sólo disponía, particularmente en sus colonias, de buques viejos y frágiles. Salcedo, por otra parte, quizás por haber tenido la oportunidad de conocer la situación interna de Cuba, según Melo opinaba que "con la *América* y la *Unión* era fácil hostigar al comercio español de las Antillas"[440]. Mas el proyecto de la campaña transcontinental era el anhelo de unos pocos, como se ha dicho. El resto prefería descansar sobre los laureles recogidos en las dos costosas guerras que el país había sostenido en el lapso de siete años. Los opositores políticos del Gobierno, que crecían conforme se iban tomando medidas liberales, no estaban deseosos, por supuesto, de dar a Prado la ocasión de nuevos triunfos militares internacionales. Lo que es peor, el aliado más importante, es decir Chile, cuyo batallador pueblo, deseoso de vengar el imperdonable bombardeo de Valparaíso hubiera respondido a la intrepidez de salir a atacar a España en sus intereses económicos humillando su orgullo mediante la captura de una parte de su territorio colonial, estaba gobernado por elementos conservadores deseosos de conseguir cuanto antes la paz. De allí que durante más de un año después del combate del 2 de mayo de 1866, la política internacional del Perú se tuvo que orientar en forma bivalente, mediante actitudes y medidas que simultáneamente estaban destinadas a celebrar la paz con España y a atacar al país llevando a cabo una campaña transcontinental.

Wagner ha estudiado en su libro las actividades diplomáticas del Perú hasta 1868[441]. En tal análisis hace notar la aparición de una visible grieta en el entendimiento entre el Perú y Chile, la cual se advierte claramente en otras obras que tratan del asunto, hasta en el caso de las relaciones de la Alianza con el Uruguay y el Brasil, los que prestan apoyo a los buques de guerra españoles, sin mayores tapujos en el caso del primero de esos países. En

cuanto al enfriamiento de relaciones entre el Perú y Chile, ha sido tratado en forma especial por ese autor[442]. A tal referencia hay que añadir el concienzudo examen que en "La escuadra aliada"[443] presenta del aspecto diplomático que tuvo la unión de fuerzas navales peruanas y chilenas desde diciembre de 1865 hasta enero de 1868. Aquí nos vemos precisados a ampliar el tema sólo con un enfoque profesional y siempre procurando evitar repeticiones (a menos que ello se haga necesario), dada la importancia que el asunto reviste para la historiografía naval de nuestro país.

En la revolvedora misión que Benjamín Vicuña Mackena desempeñó en los Estados Unidos en 1865, con el particular empeño de adquirir armas para Chile[444], también llevó el encargo de hacer contacto con los numerosos refugiados de Cuba y Puerto Rico que vivían en Nueva York, para estimularlos en sus ideales independentistas y ofrecerles el apoyo de los corsarios chilenos en las Antillas[445]. Cumplió este encargo muy bien, por cierto, y del contacto que se estableció vino a resultar el nacimiento del periódico *La Voz de América* y "un proyecto de expedición militar chileno-peruana a Cuba, que apoyaría la sublevación de los cubanos después de llegar a la Isla, vía Panamá, con la protección de los monitores sudamericanos"[446]. Estos "monitores" no podían ser otros que nuestras corbetas *América* y *Unión*, pues Chile no tenía buques, prácticamente, de manera que cuando este plan se conoció causó algunas dificultades diplomáticas en cuanto a la salida de nuestras corbetas hacia el Perú. El asunto no llegó a mayores porque apresado y procesado Vicuña en Nueva York, el plan pasó a mejor vida no obstante el particular interés que Prado tenía en ayudar a Cuba[447], país por cuya independencia combatirían tres hijos suyos en esa isla. Hubo una *quasi*-resurrección después que tuvo lugar el combate del Callao (2 de mayo de 1866) y el Perú propuso a Chile una ofensiva transcontinental, o una antillana. Pero el 6 de octubre de 1866 el secretario de Estado (Seward), quien no quería más complicaciones, convenció a nuestro ministro en Washington (Barreda) que al Perú y a Chile les convenía más concertar la paz que trasladar el teatro de la guerra a lugares españoles sensibles a un ataque naval de los aliados[448]. Pero como Prado había ayudado de manera efectiva a los revolucionarios cubanos y la opinión pública peruana estaba francamente a favor de ellos, nuevamente surgieron complicaciones por tal cau-

sa, como se ha dicho antes, cuando se quiso traer de Nueva Orleans los dos monitores a los que se puso por nombres *Manco Cápac* y *Atahualpa*, pues hubo temores norteamericanos de que estuvieran destinados a ayudar la insurrección isleña. El 28 de julio de 1868 nuestro ministro en Washington (José Antonio García y García) tuvo que dar formales seguridades al Departamento de Estado que "los monitores saldrían al Pacífico sin atacar, o de alguna manera molestar a ningún buque o posesión de España, y sin cometer ningún acto de hostilidad, directa o indirectamente, contra el pabellón de esa nación, en el mar o en tierra, a la cual no haya sido provocada"[449].

El segundo semestre de 1866 fue de incertidumbre política, tanto internacional como interna según se nota en el libro del Dr. Wagner y se va a advertir en lo que sigue. Las imprecisas posibilidades que aparecen (renovación del ataque por parte de los españoles, lo cual obliga a seguir armando el país; campaña trascontinental, que impone convencer a Chile y, si se consigue, preparación de la escuadra; repercusiones que la incierta situación tiene sobre el comercio) se hacen claramente visibles en algunos documentos que figuran en el archivo de la Legación Británica de Lima. En junio ésta se halla enterada que "se prepara una expedición naval destinada a atacar algunas de las colonias españolas", lo cual lleva al representante diplomático a tratar de informarse, manifestando al mismo tiempo que parecía que España se había dado por satisfecha al retirar su escuadra del Pacífico "a menos que los corsarios sudamericanos atacaran su comercio o sus colonias"; pero la única respuesta que obtiene en Relaciones Exteriores es que se habían entregado tantas patentes de corso que era imposible predecir cuándo aparecerían los buques de esta clase, "añadiendo que si los españoles volvían al Perú estaría listo para defenderse"[450]. Con esa misma fecha la Legación toca otro punto sensible, volviendo a un tema del que se ha ocupado dos meses antes, es decir, que el Gobierno Peruano trabaja febrilmente en las baterías del Callao[451]. Ahora informa que se ha visto precisado a hacer notar la injusticia contenida en una declaración del Gobierno, en la cual este da a saber que va a reforzar las defensas del Callao "utilizando los terrenos de la antigua fortaleza" y que "no serían de responsabilidad de la República los daños causados en las mercaderías depositadas en los Almacenes de la Aduana... por ataques de fuerzas enemigas...", pues el Perú, alega Jerningham, "por su tratado con Gran Breta-

ña se ha comprometido a proporcionar un lugar seguro y apropiado para el depósito de la mercadería"[452]. Pocos días después dice a Londres que el comercio peruano se encuentra paralizado a causa de varias incertidumbres "que mantienen todo en suspenso y disminuyen la confianza", atribuyendo el estado de cosas al "mantenimiento de un ejército mucho más grande del que el Perú puede sostener y al disponer de una escuadra que le representa alto costo" ha disminuido las transacciones, de manera que "nunca el pueblo ha estado tan pobre, debido a lo mucho que últimamente se ha gastado en tropas, cañones, buques..., sin que el país haya mejorado sus caminos y trabajos públicos" merced a los ingresos del guano. Termina esa sombría presentación, en la que no se dice cuál ha sido la causa de esta guerra con España, con otra nota de ese mismo carácter, que se refiere al déficit hacendario y a una revolución "silenciosamente en progreso" contra Prado, "no un hombre de gran capacidad pero de quien se dice que posee buenas intenciones"[453].

La preparación de los buques continúa verificándose. En octubre de 1866 se aprueba el presupuesto para el pago de los jornales de la maestranza del vapor *Sachaca* "por estar próximas a llegar las calderas que se pidieron a Europa, siendo necesario que este buque se halle listo para recibirlas, concluyéndose el trabajo de la plataforma y demás obras que se han emprendido con tal objeto"[454]. Mas lo del *Sachaca* resultaba asunto muy secundario por entonces. Lo importante para desarrollar esos proyectos de campañas transcontinentales eran los hombres y los buques que se hallaban en Chile. Algo hemos dicho de ellos en páginas precedentes. Hemos de volver al asunto para examinarlo atentamente partiendo de hechos ocurridos varios meses atrás.

19. LA ESCUADRA PRESUNTAMENTE ALIADA

En marzo de 1866, mientras la Escuadra Aliada se encontraba en Huito, se produjo un agrio intercambio de oficios entre el Comandante General de la misma y el Jefe de las Fuerzas Peruanas, que se inició mediante una comunicación que el primero pasó al segundo. En el documento que se acaba de mencionar Williams Rebolledo manifestó a Villar que, conforme al Tratado de Alianza, estaba facultado para "uniformar en todos los buques..., sin atender a nacionalidad, el servicio y la instrucción militar y ma-

ESTADO que forma la Tesorería Fiscal de Valparaiso de los gastos q
víveres, artículos naval

BUQUES.	Sueldos.	Víveres.	Artículos navales.	Reparaciones.	
Corbeta *Esmeralda*..	35,086 39	9,114 96	12,450 38	21,833 22	
Vapor *Buipú*.....	32,963 22	7,807 02	7,078 08	3,699 60	
Vapor *Covadonga*....	19,662 31	5,181 97	2,614 90	8,817 94	
Vapor *Independencia*.	4,471 96	514 05	3,069 71	242 44	
Vapor *Maule*.....	1,676 97	268 20	30 20	4,291 10	
Vapor *Arauco*.....	13,787 21	3,778 69	5,661 51	18,252 71	
Vapor *Abtao*...	5,892 23	1,307 59	2,353 84	3,855 30	
Vapor *Concepcion*...	7,555 18	2,266 42	11,449 35	16,955 69	
Vapor *Valdivia*.....	10,798 15	3,613 53	4,153 74	4,712 05	
Vapor *Ñuble*.....	5,679 58	1,871 16	3,917 01	12,386 37	
Vapor *Ancud*.....	2,364 12	2,502 72	10,745 63	6,403 73	
Vapor *Antonio Varas*.	7,623 78	1,613 33	9,070 67	3,629 96	
TOTALES.....	147,561 10	39,839 61	72,625 02	105,110 11	

Tesorería Fiscal. Seccion de Marina.—*Valparaiso. junio 1.° de 1867.*—

an causado en el año de 1866 los buques de la República en sueldos, reparaciones, etc., etc.

Medicinas,	Hospitalidades.	Carbon.	Culto.	Enganche sin cargo.	Ropas sin cargo.	Pérdidas por desertores.	TOTAL.
997 82	438 37	310 ..	108	...	1,382 35	..	81,121 49
171 78	208 49	3,032 50	..	300 ..	167 09	..	55,427 78
343 84	418 88	...	..	...	802 61	..	37,872 48
... ..	31 13	2,303 ..	..	..	...	.	10,632 29
... ..	4 50	...	..	175 ..	...	..	6,413 97
... ..	160 36	...	.	200 ..	...	..	41,810 11
... ..	117 37	...	..	..	...	..	13,526 33
... ..	109 13	500 ..	..	...	29 63	..	38,965 40
104 78	62 25	...	..	...	455 25	..	23,899 75
... ..	35 25	500 ..	..	500 ..	...	71 93	24,921 20
132 87	28 13	300 ..	..	600 ..	449 32	..	23,526 52
39 51	1 50	750 ..	..	...	...	..	22,726 75
190 60	1,615 36	7,695 50	108	1,775 ..	3,286 28	71 93	380,878 61

MINGO ALZAMORA.—J. N. JARA.

Los buques de la marina de guerra chilena en 1866 y los gastos que ocasionaban. (Tomado de la *Memoria de Marina* de Chile, 1867).

rinera, necesarios para las operaciones de guerra", y que se hallaba plenamente autorizado "para ordenar los trasbordos y cambios que hallara por conveniente ejecutar en dichos buques, sin atender igualmente a la nacionalidad del oficial, ni a la del buque al que perteneciera...", y "por último, que podía enarbolar su insignia, ya fuera transitoria o permanentemente en cualquiera de los buques..., peruano o chileno". Daba a saber dicho jefe que anteriormente "no había creído necesario poner en conocimiento [del peruano], de un modo oficial y solemne, las órdenes precedentes..., pero hechos ocurridos recientemente... lo determinaban a ejercer su jurisdicción con la plenitud que le era dado..., y que lo había decidido también la falta de observancia en algunos buques peruanos para corresponder a las señales que se les daba para los movimientos en general". Terminaba el oficio expresando que "no era su ánimo ejercer presión ni una autoridad arbitraria i desusada con los respetos y consideraciones que se debía a todo jefe u oficial"[455].

A la nota del 8 de marzo de 1866 Villar contestó que si bien el tercer artículo del Tratado confería al jefe chileno el mando de ambas escuadras "cuando debieran obrar combinadamente", no había recibido ninguna comunicación del Perú, ni orden algunas que lo rebajara en su carácter de Jefe de la División Naval del Perú, "ni que le confiriera [a Williams Rebolledo] la facultad de intervenir en el régimen interior de los buques de la Escuadra Peruana...", por lo que no podría consentir que el jefe chileno interfiriera en el régimen interior, verificase traslados o enarbolara su insignia en ninguno de los buques que estaban bajo sus inmediatas órdenes [de Villar][456].

Apenas se produjo su entredicho con Williams Rebolledo, Villar informó a Lima sobre lo ocurrido, manifestando que no había sido su ánimo entrar en desacuerdo con el Jefe de la Escuadra Aliada, sino conservar el carácter de jefe de escuadra con que el Gobierno lo había investido, haciendo respetar su dignidad. Comentaba que "la intervención que el jefe chileno pretende en el interior de una escuadra que enarbola otra bandera y que tiene su jefe inmediato, es desconocida bajo todos los aspectos" y mucho más la de izar [su] insignia, porque esto era lo mismo que despojar al buque donde se enarbolase, de su nacionalidad, pues habría que arriar la suya para tremolar la de otra nación, "lo que no podía [Villar] consentir porque ese acto habría sido una deshonra para el Perú"[457].

Huito Marzo 9 de 1881.

Comandancia de la
Division Naval del Perú

Sr. Capitan de Navio
Comte en Jefe de la Escuadra Aliada

S. C.

Conforme al deseo manifestado por V.S. en su nota recibida ayer en la noche tengo el honor de acusarle recibo de ella á la mayor brevedad posando al mismo tiempo á contestarla.

El articulo 3º del Tratado de Alianza ofensiva y defensiva celebrado entre Chile y el Perú confiere á V.S. actualmente el mando de ambas Escuadras cuando debieran obrar combinadamente por ser el Jefe mas caracterizado de ellas; pero yó no puedo deducir de ninguno de los articulos del Tratado, ni de las ultimas instrucciones que he recibido de mi Gobierno, que esa Comandancia en Jefe pueda distraerme de mi carácter de Jefe de la Division Naval del Perú; ni nada que llegue

hasta conferir á V.S. la facultad de obtener en el régimen interior de los buques de Escuadra Peruana; V.S. en su calidad de Jefe de las Escuadras Aliadas tiene indudablemente la facultad suficiente para imponer todas las órdenes en cuanto á las ocurrencias de la Guerra, y serán obedecidas inmediatamente por la División de mi mando, (pero yó no podré consentir en que V.S. intervenga en el régimen interior de la Escuadra del Perú, ni en verificar en ella trasbordos, ni en que enarbole su insignia en ninguno de los buques que esté bajo mis inmediatas órdenes.)

Las instrucciones, que en copia me ha acompañado V.S. no están conformes con las ultimas que yó he recibido de mi Gobierno, en ellas, como en las que se me dieron anteriormente se me confiere el título de Comandante en Jefe de la División Naval del Perú y como á tal la facultad de organizar como yó lo tenga por conveniente las fuerzas de mi mando.)

El carácter con que V.S. está investido de Jefe de las fuerzas Aliadas yó no he vacilado un momento en reconocerlo puesto que estamos reunidos y la graduación de V. es superior á la mia, pero dicha facultad

al reconocerle como tal lo he hecho en vista del párrafo 1º del artículo 3º del Tratado de Alianza y del despacho en que con fecha 8 de Febrero me comunica el Gobierno de Chile haber nombrado á V.S. Jefe interino de las fuerzas Aliadas; pero yó no la podria hacer nunca si considerase á V.S. nombrado solamente por el Gobierno de Chile, suponiendo que ese nombramiento se hubiese hecho en el caso acordado en el párrafo 3º del citado artículo del Tratado puesto que en tal caso ese nombramiento debería haberme sido comunicado por el Gobierno de Chile espresándose además que habia existido el previo acuerdo de mi Gobierno; y aun entónces teniendo en consideracion el espíritu establecido por todas las Naciones en idénticas circunstancias no podria aceptar que el Jefe de las Escuadras Aliadas interviniese en el réjimen interior de los buques Peruanos con tanta mas razon cuanto que nuestras leyes, ordenanzas y reglamentos son diferentes.

Por mi parte no desconozco que la disciplina y el buen sistema militar son el todo en una guerra y que de ellos dependen muchas veces la victoria y puede V.S. estar seguro que yó no he de sostener la primera y mantener el segundo en los buques de mi mando, y que en ellos como en los que

mundo de mayor amistad encontrará V.S. aunque
creo sin que para esto sea necesaria la ju-
risdicción de los Jefes ni Oficiales de la Divi-
sion de Chile.

Sin embargo con las observaciones que
me dice V.S. omitiré por ahora, más las faltas
observancia que haya notado en algunos
de mis Peruanos para corresponder á los se-
ñales que se les dá para los movimientos en
mar, y que me indica V.S. como alguna
de las razones que ha tenido para hacer
presente á V.S. la autoridad de que se ve
investido.

El servicio de campaña se hará como V.
me lo indica y diariamente á la Orden
dada mandaré un oficial por las órdenes
que se espidan por esa Comandancia y
cuidaré de comunicar á los buques Perua

Creo que V.S. á su vez tratará el
lenguaje empleado en esta Comunicacion y
que el acto sea correspondido en el mismo
por V.S. y esto es lo que en mi calidad de
subalterno me corresponde = Firmado = Manuel
Villar.

Es copia

El Sr. Segundo Jefe encargado de la Secretaría

Cárlos [illegible]

El capitán de navío Manuel Villar, comandante de la División Naval del Perú, rechaza lo que considera injerencia inaceptable del Comandante en Jefe de la Escuedra Aliada en el régimen de aquella fuerza, en Huito, el 9 de marzo de 1866. (Archivo Mariátegui).

Hacia el 8 de marzo el comandante Villar anunció a Lima que el *Numancia* y la *Blanca* "habían desaparecido del Archipiélago". Añade que el 22 (se supone que de febrero) se le comunicó la orden ministerial chilena de que la *Unión* y la *América* se trasladaran a la boca del estrecho de Magallanes llevando una compañía de artillería naval chilena para dotar al *Huáscar* e *Independencia*. Según la misma comunicación el 25 las dos corbetas zarparon en cumplimiento de las órdenes. Decía Villar en el mismo oficio que la obra que se estaba realizando en la *Apurímac*, la que se hallaba en ejecución a la llegada de dicho jefe, aún no había terminado ni se concluiría tan pronto como debiera, "tanto por la falta de recursos cuanto por las lluvias", añadiendo que "este buque se encuentra en estado de no poder salir a la mar si fuese necesario"[458].

El recorrido de la *Apurímac* continúa a mediados de marzo. Se realiza con bastante lentitud según lo da a saber el Comandante General de la División Naval del Perú, a tal punto que no se concluirá en cuarenta días más, expresa, "por la poca maestranza que hay cuanto por la falta de materiales". La opinión de Villar sobre la obra no es muy optimista. Dice que "costará a la Nación bastante cara y servirá para deshacerla después porque en [su] concepto y en el de otras personas inteligentes, no es más que un remiendo con mal material". Según esa comunicación, el pago de sueldos se halla bastante atrasado, a tal punto que a la *Apurímac* se le adeuda desde el mes de noviembre[459].

El estado de incomprensión que desde los contactos iniciales de 1865 había existido entre los jefes de las divisiones peruana y chilena que constituían la Escuadra Aliada había conducido a la crisis que en líneas anteriores hemos mencionado. Los gobiernos de los dos países no podían seguir adoptando la actitud de la avestruz cuando avista un peligro y esto llevó a la reunión que Wagner menciona y a las medidas que como consecuencia se fueron tomando[460]: cesaron a poco en sus funciones tanto el comandante de las fuerzas chilenas (que ejercía también el mando superior en la Escuadra) como el comandante de las fuerzas peruanas. En reemplazo de Williams Rebolledo se nombró al vicealmirante Manuel Blanco Encalada quien en sus setentiséis años de vida había acumulado los méritos profesionales que lo capacitaban para tomar el mando superior de las fuerzas aliadas. Nacido en Buenos Aires, de madre chilena, en un hogar acomodado, se

E.

CUADRO DEMOSTRATIVO del gasto que han orijinado en el año de 1866, *los ramos que se espresan, dependientes del Ministerio de Marina.*

RAMOS.	Sueldos.	Gastos ordinarios i estraordinarios.	Artículos navales.	Víveres.	Arrendamientos.	Contribucion de seguridad.	Celebracion del culto.	Hospitalidades.	TOTAL.
Comandancia Jeneral de Marina.....	2,822 94	396 41	.... ..	.... ..	.... ..	21 ..	....	.... ..	3,240 35
Mayoría Jeneral..	3,012 04	140 28	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	....	.... ..	3,152 32
Arsenal de Marina.....	4,077 12	113 57	862 39	1,328 60	.... ..	222 .	....	.... ..	7,233 68
Gobernaciones Marítimas.....	7,121 21	176 10	404 79	.... ..	.... ..	.... ..	....	.... ..	7,702 10
Escuela Naval.....	15,020 67	2,009 27	235 47	3,504 31	3,000 ..	45 ..	50 ..	.... ..	23,864 72
Batallon de Artillería de Marina.....	92,078 88	12,419 94	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	....	1,482 87	105,981 69
Faro de Valparaíso.....	3,595 ..	192 41	.... ..	.... ..	.... ..	.. . ..	....	.... ..	3,787 41
Sueldos de Oficiales i empleados de Marina en comision.....	32,161 07	.... ..	.... ..	.... ..	. .. ..	.... ..	....	.... ..	32,161 07
Inválidos de Marina.....	1,550 35	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	....	.... ..	1,550 35
Retirados temporal i absolutamente....	1,176 60	... ..	.... ..	.... ..	.... ..	.... .	.....	.... ..	1,176 60
Montepío de Marina.....	4,153 54	. ... ..	....	.... ..	.... ..	.... ..	....	.... ..	4,153 54
Batallon cívico de Artillería de Marina.	52,446 19	4,059 25	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	....	. .. ..	56,505 44
Artículos para los Faros de Valdivia i Chiloé.....	.... ..	108 67	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	....	.... ..	108 67
Marinería en depósito.....	1,126 76	.... ..	.... ..	1,475 92	.... ..	.... ..	. ..	.... ..	2,602 68
Carbon para la Escuadra.....	.... ..	113,970 85	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	....	.... ..	113,970 85
Artículos navales par la id.....	.... ..	.... ..	11,884 41	.... ..	.... ..	.... ..	....	... ..	11,881 41
Vestuarios para la Marinería.....	.... ..	103,794 78	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	.. .	.... ..	103,794 78
Obras de Guerra.....	.... ..	19,938 42	.... ..	.... ..	.... ..	...." ..	....	.... ..	19,938 42
Víveres secos para la Escuadra.....	.... ..	.... ..	.... ..	36,326 05	.... ..	.... ..	....	.... ..	36,326 05
Arrendamiento de bodegas para carbon.	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	78 30	.... ..	....	.... ..	78 30
Víveres para tropa de trasporte.....	.... ..	.... ..	.... ..	2,529 58	.... ..	.... ..	....	.... ..	2,529 58
Ponton "Chile".....	.... .	2,396 02	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	....	.... ..	2,396 02
Vapor "Daisy" (Fósforo).....	.... ..	7,234 81	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	....	.... ..	7,234 81
Vapor "Arturo".....	.... ..	4,146 72	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	....	.... ..	4,146 72
Lancha a vapor "Calderina"..	. ...	3,156 86	.... ..	.... ..	.... ..	.... .	....	.. . ..	3,156 86
Pasajes de Oficiales en los vapores de la carrera.....	.... ..	10,117 50	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	....	.... ..	10,117 50
Gastos causados por prisioneros españoles	.... ..	137 13	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	....	.... ..	137 13
Enganchamiento sin cargo de marinería.	.... ..	13,328 80	.... ..	.... .	.... ..	.... ..	....	.... ..	13,328 80
Medicinas para los buques de la Escuadra	.... ..	900 27	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	....	.... ..	900 27
Pagado por el vapor "Paquete de Maule", carbon, etc.....	.... ..	102,780 91	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	.. .	.... ..	102,780 91
Publicaciones de avisos pidiendo propuestas, etc.....	.... ..	58 50	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	..".	.... ..	58 50
Varios gastos no enumerados.....	.... ..	7,715 25	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	....	.... ..	7,715 25
TOTALES	220,942 37	409,322 75	13,387 06	45,164 46	3,078 30	291 ..	50 ..	1,182 87	693,718 81

Tesorería Fiscal, Seccion de Marina.—*Valparaíso, mayo* 31 *de* 1867.—DOMINGO ALZAMORA.—J. N. JARA.

Armamento de los buques de la Escuadra de la República.

CLASE.	Caballos de fuerza.	NOMBRE.	ANDAR MEDIO.		ARMAMENTO QUE TENIAN.		ARMAMENTO QUE TIENEN.	
			A vela.	A vapor.	Colizas.	Cañones de batería.	Colizas.	Cañones de batería.
Misto.....	300	Abtao.....	10	10	.....	.....	3 de 150 A. 1 ,, 20 P.	4 de 32 W.
Misto.....	200	Esmeralda...	9	7	.....	14 de 32 cortos L. 4 ,, ,, largos L. 2 ,, ,, P.	.....	16 de 32 cortos L. 4 ,, ,, largos L.
Misto.....	150	Covadonga. .	9	7	3 de 68 L	.....	2 de 68 L. 1 ,, 40 A.	.....
Vapor.....	500	Arauco.	...	11	.....	.....	.....	4 de 100 P.
Vapor.....	300	Valdivia	...	11	.....	.....	2 de 70 A.	2 de 30 P.
Vapor.....	200	Maipú.....	...	9	1 de 68 L	4 de 32 W.	.....	4 de 30 P.

Valparaíso, Mayo 1.° de 1867.

J. Williams Rebolledo.

Propulsión y armamento de los pequeños buques de guerra de Chile en 1867. (Tomado de la *Memoria de Marina* de 1867).

◁ Gastos generales de las dependencias navales de Chile en 1866. (Tomado de la *Memoria de Marina* de Chile, 1867).

CUADRO JENERAL

DE LOS DIVERSOS ARTÍCULOS DE GUERRA I NAVALES ENTREGADOS I REMITIDOS PARA EL USO DE LOS BUQUES DE LA ESCUADRA PERUANA QUE SE ESP

	Agujas.	Agua-ras, lienz.	Aceite de linaza, id.	Alquitran dulce, barriles.	Acero redondo, barras.	Id. cuadrado, id	Aceite de esperma, litros	Algodon deshecho, kilóg.	Alambre de acero, id	Id. de bronce, id.	Azufre, id.	Arcilla, id.	Acido fenícico, id.	Alquitran de pinsha, barriles	Anclotes de 327 kilóg	Ampolletas.	Agujas para cañon de a 68 fuegos	Bronce, kilóg.	Brea, piezas.	Bocinas.	Brocles.	Baldes de sarda.
Apurimac. Abril 21 de 1866	....	208	220	1	2	1	2000	92	23	12	....	....	....	....	....	....	12	....	4	....	24	21
Callao. Marzo 17 de —	....	88	113	....	....	....	500	115	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Union. 21 de —	....	168	190	1	....	....	600	93	....	....	6	138	14	....	1	2	....	3	1	1	....	....
TOTAL	....	464	513	2	2	1	3100	330	25	12	6	138	14	....	1	2	12	3	5	1	24	21

	Candados de fierro.	Chapas de bronce.	Cola, kilóg.	Colres en planchas.	Id. en barras.	Clavos de composicion, kilóg.	Id. galvanizados, id.	Canastos para carbon.	Correderas de patente.	Cadenas de 32 milímetros metros.	Cueros curtidos.	Cobre, metros.	Cuchillos grandes.	Combos de 4½ kilógramos.	Cubetas de señales.	Carbon de piedra inglés, toneladas.	Escobillas para ropa.	Limeril, pliegos.	Espesos.	Estopa, kilóg.	Escalas para cámaras.	Id. para cubierta.	Escobillones de alambre.
Apurimac. Abril 21 de 1866	....	4	11	6	....	9	6	36	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1410	21	92	21	....	....
Callao. Mayo 17 de —	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	195	400	144	....	....	80	....	....
Union. » 21 de —	4	6	5	....	1	....	....	....	....	100	1	85	4	2	50	....	....	480	....	23	31	144	....
TOTAL	4	10	16	6	1	9	6	36	1	100	1	85	4	2	50	195	400	2034	21	115	132	156	....

	Palmisantos.	Fierro para calafates.	Cambas para cambusas.	Cuerda cabo.	Guarda-cartuchos para cañon de 68.	Camelas de lason.	Cambas con guarda-cabos	Hilo de coser velas, kilóg.	Id. para banderas i cartuchos, id.	Hachas.	Jabon, kilóg.	Kerosene, litros.	Lona americana, piezas.	Loneta para botes, id.	Lona de cáñamo, id.	Ladrillos Bristol.	Linternas sordas.	Limas	Lanilla para banderas, piezas.	Luces de Bengala.	Libros en blan o.	Lápices de fusdera.	Lámparas de cobre.
Apurimac. Abril 21 de 1866	2500	18	16	24	12	....	....	46	3	1	....	....	8	4	20	100	2	12	12	50	6	21	....
Callao. Mayo 17 i 21 de 1866	....	....	....	....	....	30	24	....	....	....	....	....	....	....	....	72	....	....	....	....	....	....	....
Union. — 21 de —	....	....	....	....	....	....	....	10	4	....	92	265	14	....	....	60	....	....	18	....	2	3	....
TOTAL	2500	18	16	24	12	30	24	56	7	1	92	265	22	4	20	232	2	12	30	50	8	24	1

	Martillos de acero.	Metal en planchas.	Id. de pulente gallés.	Madera, id.	Mechas.	Mangos para plumas.	Olla para bree.	Obleas, cajas.	Piola alquitranada, kilóg.	Palancas.	Piola blanca, kilóg.	Pintura, id.	Pino americano, metros.	Papel surtido, resmas.	Plumas acero, cajas	Papel manquilla, pliegos.	Id. de acenate, id.	Palas de fierro.	Id. de acero.	Polvos lápiz, kilógramo.	Parrillas de fierro.	Pábilo, kilógramo.	Polvo negro, id.
Apurimac. Abril 21 de 1866	1	2	....	46	72	24	1	....	46	2	46	667	85	4	2	24	25	24	....	11	....	....	....
Callao. Mayo 21 de 1866	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	184	....	....	....	....	....	....	6	....	100	1	....
Union. — 21 de —	3	....	46	....	144	12	....	2	....	....	130	173	212	2	1	....	....	....	....	....	....	16	1
TOTAL	4	2	46	46	216	36	1	2	46	2	181	1024	297	6	3	24	25	24	6	11	100	17	1

	Remaches, kilóg.	Raquetas.	Remanos de manos.	Revolver con fúlos.	Serruchos de fierro.	Seho, kilóg.	Salvadineros de vidrios.	Sordadores de estaño, kilóg	Serruchos para carne.	Tornillos de bronce, gruesos	Trozeras de bronce.	Tiza, kilóg.	Tarrajas con útiles.	Tachuelas de cobre, kilóg	Id. de fierro, id.	Tubos para lámparas	Tinta surtida, tarros	Termómetros.	Tubos de vidrios para calderas	Tiros de riñe a bala	Tornillos de fierro, gruesos	Tubos de plomo, metros	Vaivén, piezas.
Apurimac.	9	....	....	60	1	160	6	....	....	6	24	4	1	5	2	108	4	6	....	250	....	....	....
Callao.	....	....	....	....	....	352	....	6	1	4	....	6	....	8	....	....	2	....	36	100	3	22	....
Union.	23	24	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
TOTAL	23	24	1	60	1	512	6	5	1	10	24	10	1	13	2	108	6	6	36	350	3	22	1

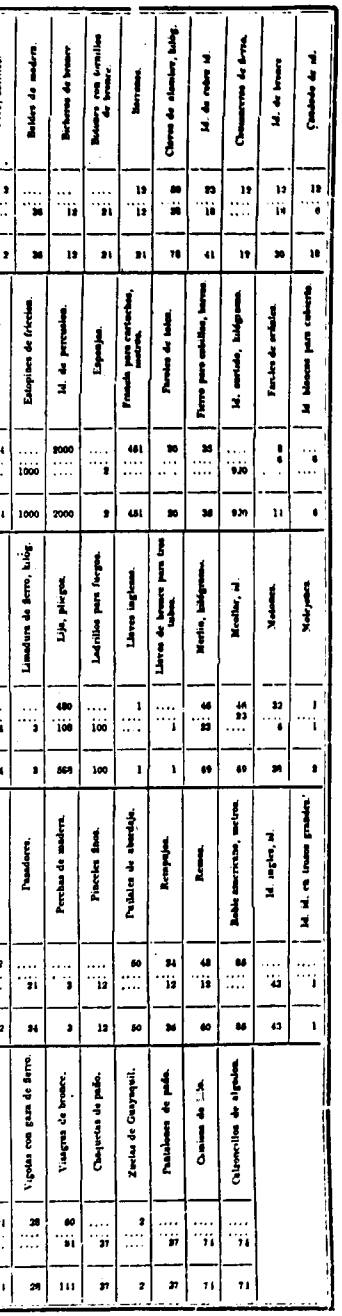
Arsenal de Marina, Valparaiso Mayo 31 de 1866.

NOTA — A los buques Callao i Union se les suministró **4 cervezas** que solicitaron para la mesa de oficiales de los espresados buques, importando la entregada al primero, la cantidad de quinientos [illegible] a doscientos cuarenta i siete pesos—fecha ut supra.

V.° B.°—RIVERO.

NÚM. 4.

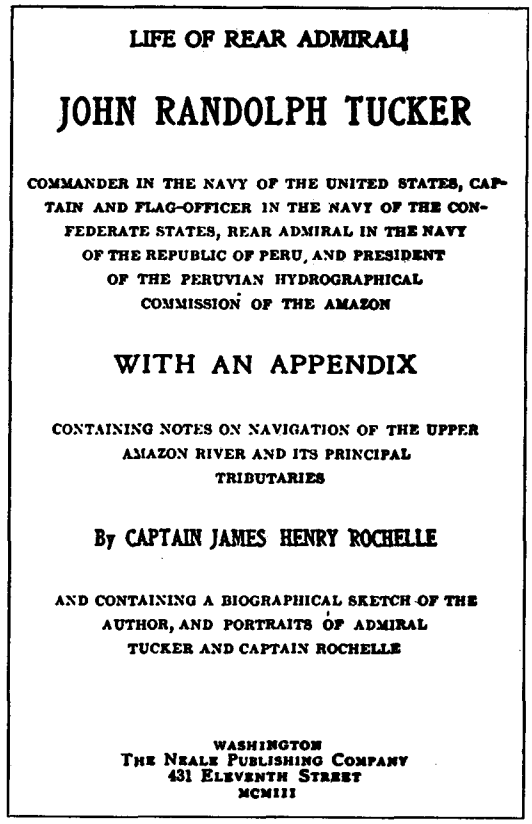
AL MÁRGEN HASTA EL 31 DE MAYO DE 1866.



Artículos de guerra y navales suministrados a algunos buques de guerra del Perú, por cuenta del gobierno del mismo, mientras permanecieron en Chile a principios de 1866, formando parte principal de la Escuadra Aliada. (Tomado de la *Revista de Marina* de Chile, 1867).

...os diez centavos (ps. 5/5 12 cts.) i el segundo, valor ascendent...

MANUEL A. GUZMAN.



LIFE OF REAR ADMIRAL

JOHN RANDOLPH TUCKER

COMMANDER IN THE NAVY OF THE UNITED STATES, CAPTAIN AND FLAG-OFFICER IN THE NAVY OF THE CONFEDERATE STATES, REAR ADMIRAL IN THE NAVY OF THE REPUBLIC OF PERU, AND PRESIDENT OF THE PERUVIAN HYDROGRAPHICAL COMMISSION OF THE AMAZON

WITH AN APPENDIX

CONTAINING NOTES ON NAVIGATION OF THE UPPER AMAZON RIVER AND ITS PRINCIPAL TRIBUTARIES

By CAPTAIN JAMES HENRY ROCHELLE

AND CONTAINING A BIOGRAPHICAL SKETCH OF THE AUTHOR, AND PORTRAITS OF ADMIRAL TUCKER AND CAPTAIN ROCHELLE

WASHINGTON
THE NEALE PUBLISHING COMPANY
431 ELEVENTH STREET
MCMIII

Carátula de la biografía del almirante Tucker escrita por el comandante norteamericano Rochelle en 1903.

hallaba en relación con los dirigentes de Chile, Perú y Bolivia, países en los que había prestado servicios en las campañas independentistas. No sólo era admirado por sus hechos militares, como la captura de la fragata *María Isabel* y su convoy, sino también por actitudes y funciones ciudadanas y políticas de importancia, como su elección al parlamento de Chile, la representación diplomática de ese país en Francia y su selección para la presidencia de la República, cargo al que renunció[461]. En el anecdotario de su vida existían dos acontecimientos que en abril de 1866 y con relación al cargo que iba a desempeñar revestían importancia: 1º) cuando Chile contrató en Inglaterra a Thomas Alexander Cochrane para que dirigiera la que fue escuadra libertadora del Perú, a pesar que Blanco se hallaba en la cúspide de su prestigio naval, como consecuencia de la captura de los buques españoles, sin la menor vacilación le entregó el mando de la escuadra chilena, poniéndose a las órdenes del ilustre marino inglés; y 2º) como consecuencia de sus servicios en la campaña naval libertadora nuestro país había concedido a Blanco el grado de vicealmirante de su Marina de Guerra.

En consonancia con las medidas que para eliminar la crisis se tomaron por entonces, debió quedar acordado que ejercería el mando de la división naval peruana el capitán de navío Salcedo, quien era chileno al servicio del Perú, pues así ocurrió (6 de junio) al llegar a Chile el *Huáscar* y la *Independencia*, procedentes de Inglaterra. Tales disposiciones, y otras que se adoptaron, como luego se dará a conocer, parece que fueron dictadas con un criterio de política internacional que no había profundizado los sentimientos existentes en los oficiales navales del Perú. Aún hoy no es difícil comprender qué honda era la crisis, a causa de la antigua y cada vez más aguda rivalidad que existía entre los marinos de los dos países, pues esos dos nombramientos sólo actuaron como placebos. La verdad era que desde el punto de vista del material naval que la constituía la escuadra que recibía el nombre de "aliada" era, verdaderamente, *peruana*, realidad esta que se hizo mucho más evidente cuando el *Huáscar* y la *Independencia* se incorporaron en su material a flote. Sin embargo, el mando estaba a cargo de políticos y oficiales navales de Chile, lo que se explicaba por el hecho de que se hallaba en aguas chilenas, circunstancia esta última que podía parecer innecesaria a los oficiales peruanos desde que el *Huáscar* y la *Independencia* se integraron en la Escuadra. La posterior intervención de Montero, en reemplazo

de Salcedo, no debió tomarse con complacencia, a causa de sus antecedentes y de su estrecha relación con los políticos chilenos. A tales dificultades vino a agregarse la presencia de Tucker, cuya aceptación quizás hubiera calmado los ánimos; pero cuyo rechazo añadió factores negativos a un cuadro oscuro que trataremos de aclarar, volviendo por ahora al orden cronológico.

Villar informó posteriormente, que las corbetas *América* y *Unión* regresaron de su comisión[462] el 25 de abril y que la segunda perdió uno de sus cañones como consecuencia de que una granada había reventado en su ánima "en los nuevos experimentos que su comandante quiso hacer de ellas". Añadía Villar que no se podría remediar esta disminución en la artillería de la *Unión*, hasta que el buque pudiera tocar en Arica donde se hallaba uno de esos cañones. Informaba también que los trabajos de la *Apurímac* podían terminar el mes próximo "aunque con alguna imperfección por carencia de madera aparente y fierro". Agregaba que la *Apurímac* "tenía cuarenta cañones, de los cuales veinte eran "bomberos" de a 68, y ocho cañones de a 32 (largos) en batería; y en cubierta, diez de a 32 en los costados, de estos cuatro largos y seis cortos de que sólo se haría uso, en combate, cuando se estrechara la distancia al enemigo; y mencionaba también dos colisas, una a proa, de a 110, y otra a popa de a 32 (largo)". Recomendaba Villar que cuando el buque llegara al Callao se reemplazaran los diez cañones de cubierta con los del *Guise*[463]. También Villar comunicó al Ministerio de Guerra y Marina que había hecho un pedido formal al Comandante en Jefe de la Escuadra Aliada para que se le entregasen los 21 cañones pertenecientes a la fragata *Amazonas* que estaban montados en los fuertes de Ancud. Williams Rebolledo contestó que no estaba autorizado para ello y que se apresuraría a poner este asunto en conocimiento del gobierno chileno[464].

Según Melo la Escuadra Aliada, que había pasado pocos días en Ancud, dejó este lugar, en viaje a Valparaíso, el 11 de junio de 1866[465] y en el primer puerto chileno avivó con su presencia los sentimientos americanistas, a base de este regular número de unidades que atesoraban una fuerza respetable que comprendía cuatro buques nuevos y que se hallaban comandadas por un personaje chileno que gozaba de respeto y consideración. Aquí ocurrieron, entre los mediados de junio y los de agosto, una serie de acontecimientos que no fueron los mejores para el prestigio de la oficialidad de nuestros buques, a causa que el Perú se hallaba todavía en estado de guerra internacional.

Montero llegó a Valparaíso el 23 de junio de 1866 y al día siguiente asumió el mando de la Escuadra Peruana, embarcándose en el *Huáscar*. Según lo informó, procedió "a organizar las dotaciones de los buques", despachando hacia el Callao a aquellos oficiales que, dijo, "tuvo que separar por las razones que especificaba"[466].

Si se establecen relaciones cronológicas y se tiene en cuenta la estrecha relación que existía entre el comandante Lizardo Montero y el presidente Prado, no puede dudarse que antes de salir del Callao este jefe conocía que se había contratado en los Estados Unidos al ex-marino sureño John R. Tucker en cuyos servicios se hallaba especialmente interesado el Jefe Supremo, con el fin de poner en práctica los planes de campaña transcontinental que abrigaba, los cuales hacían necesaria la presencia al frente de la escuadra, de un profesional cuya experiencia no estuviera restringida al Pacífico sudamericano, y con conocimientos técnicos que permitieran aprovechar los últimos adelantos navales. Por eso nos llama la atención la actitud asumida por Montero con respecto al marino norteamericano, según se deduce de los documentos existentes en los archivos chilenos que Wagner ha consultado[467]. Algunos de estos, por otra parte, difieren de los mencionados, aunque aparezcan firmados por la misma persona, según lo manifestó el abogado don José Antonio García y García durante el juicio que se siguió a su hermano y otros marinos[468]. En cuanto a las ocurrencias, han sido apropiadamente presentadas por Wagner,[469] debido a lo cual nos limitamos a ampliar algunas de sus informaciones y a mencionar otras.

Quien en la marina de los confederados o sureños norteamericanos había sido el comodoro John R. Tucker era un caballero virginiano y un hábil y valiente marino, quien en su patria debió estar enterado de lo que ocurría por entonces en la costa occidental sudamericana, ya que en enero de 1866 su hijo, el ingeniero John Tarleton Tucker, había pasado por el Callao en viaje a Chile, pues Benjamín Vicuña Mackena lo había contratado para prestar sus servicios en ese país, según nos da a saber el Prof. David P. Warlich. Enceguecido por el fuego de la defensa que hacía de su hermano el capitán de navío Aurelio García y García, y con una precipitación para juzgar a base de muy escasa información, el abogado J.A. García y García, lo presentó en 1867 de una manera errónea, dejando en nuestra historia naval una imagen

injusta de Tucker. La verdad es que no fue un marino subalterno, ni un aventurero pobre, como se advertirá al leer su biografía, que hemos consignado en nuestro Anexo A, a la que deben añadirse los datos que sobre su trabajo hidrográfico en el Nororiente presentamos en la Tercera Parte de este tomo.

Solicitados sus servicios por nuestra legación en Washington, Tucker aceptó las condiciones en que se le contrataba y llegó a Lima donde de inmediato fue recibido por el Presidente de la República (17 de junio de 1866). Después de unos días de permanecer en la Capital, en julio salió a Chile, en el vapor *Paita* de la P.S.N.C., llegando a Valparaíso el 23, para encontrarse que lo esperaba una situación difícil que en Lima había previsto, según se deduce de la correspondencia cambiada, pues hemos encontrado una adición a las instrucciones que se le dieron para su viaje a Chile, que contiene una fase reveladora: "En el caso de que por enfermedad, ausencia, o cualquier otro motivo pidiera su separación algún Comandante de buque de la División Naval del Perú, queda usted facultado para acceder a ella y nombrar al que deba reemplazarlo...". Según datos registrados en el folleto de J.A. García y García, Covarrubias había considerado poco favorables las disposiciones respecto al empleo de un jefe extranjero, asunto que nuestro ministro (en Santiago), Pardo, dio a conocer a Relaciones Exteriores. Esto provocó un intento de que el ministro Barreda anulara en Washington la contratación, lo que resultó gestión tardía. El presidente M.I. Prado había enviado el 26 de junio una carta personal a Aurelio García y García, en la que le comunicaba la contratación y le decía: "En esta virtud espero que usted, conocedor de las sanas y patrióticas aspiraciones del Gobierno y en obsequio de su patria, lo respete y contribuya a que se le respete y considere en su calidad de tal Contra-Almirante de la Escuadra..."[470]. Con fecha 1º de julio, el comandante García y García contestó como sigue al Presidente, también en forma privada: "El nombre de Mr. Tucker para el mando en Jefe de la Escuadra ha sido recibido por mí y los oficiales de esta dotación con una sorpresa que toca en espanto; pues sin hacer alto al elevado carácter que se dá a un esclavista y desconocido rebelde, casi no hay como esplicar que cuando con hechos bien recientes ha probado el cuerpo de marina su denuedo en desiguales combates y suficiencia profesional conduciendo sin auxilio extranjero peligrosos buques en difíciles navegaciones, que merecieron a otros alabanzas y recompensas; se le infiera un desaire cuya gravedad

afecta no sólo el prestijio del cuerpo de marina, sino el de la gloriosa bandera que hemos jurado no mancillar ... Es confiados en tal persuación, que respetuosamente suplicamos a V.E. sea revocado ese nombramiento que jamás será aceptado por los jefes y Oficiales que me obedecen, según me lo han manifestado aunque están decididos por otra parte a hacer por V.E. y la estabilidad de su gobierno, todo género de sacrificios..."[471]. También escribieron al Presidente los comandantes Lizardo Montero, Manuel Ferreyros y Miguel Grau[472]. Enterado Tucker de la situación, dio a conocer a Pardo lo que había dicho al Presidente, en Lima, al tiempo de despedirse: "que su persona no sería nunca causa de un conflicto, y que hacía su renuncia". A esto el Ministro le contestó que eso no salvaba la situación. Mas como Tucker insistiere, le respondió que la elevaría al Gobierno "quien la aceptaría o no según juzgue conveniente"[473].

Lo que siguió está descrito por Wagner hasta la partida del ministro Manuel Pardo. Mas parece conveniente añadir algunas informaciones complementarias. Los testimonios recogidos durante la causa célebre de 1867 así como en otros documentos permiten afirmar que los hechos sucedieron sin que oficialmente se hubiera comunicado a la Escuadra el rango que se había otorgado a Tucker ni el nombramiento con que llegaba investido, y no hubo una actitud de rebeldía por parte de los protestantes. Cuando el ministro de Estado Manuel Pardo llegó a Valparaíso procedente del Callao halló que los jefes de marina que comandaban los buques se encontraban en calma; y, sin negativa alguna dispuestos a que se les reemplazara en el mando. No es posible dudar de la veracidad con que el comandante Grau escribió a Benjamín Vicuña Mackena las palabras que siguen, en una carta aclaratoria, fechada en Lima el 6 de diciembre de 1878 y que guardamos en el Archivo Histórico de la Armada. Vicuña había escrito que a causa del nombramiento de Tucker la totalidad de nuestros oficiales navales se encontraba en Valparaíso "arrebatados por un sentimiento generoso, pero fatal de indisciplina", lo que daba a comprender que hubo un motín. El comandante Grau le envió una comunicación en que le decía: "... la Marina Peruana no estaba sublevada, como Ud. ha creído, porque los que estábamos a cargo de esos buques, si en algún caso hubiéramos ofrecido un espectáculo que con justicia califica Ud. de fatal indisciplina, lo habríamos evitado, con razón tanto mayor, desde que nos hallábamos estacionados en las aguas territoriales de una Nación

Amiga y empeñados en una acción nacional de reivindicación y de honor, que nos imponía más severas y más augustas obligaciones.... Al arribo [de Manuel Pardo] en el transporte "Chalaco", todos los comandantes fuimos a recibirlo y saludarlo, nos pusimos en el acto a sus órdenes y en la más cortés y familiar entrevista resignamos ante él el mando de nuestros respectivos buques, y regresamos a entregarlos y [a] hacer reconocer por las tripulaciones, a los llamados a sucedernos"[474]. Resta por decir que los jefes destituidos fueron reemplazados por cesantes, "que habían servido al gobierno anterior, en su mayor parte combatientes del 2 de mayo en el Callao y envidiablemente reputados". El veterano capitán de navío J.M. García, herido al lado de Gálvez en la torre La Merced, reemplazó al capitán de corbeta A. García y García en la *Independencia*. El capitán de navío Alejandro Muñoz, a Montero en el *Huáscar*... A Ferreyros lo substituyó, en la *América* el comandante J. Pardo de Zela, y a Grau, en la *Unión*, el comandante Camilo Carrillo y después More[475]. En cuanto a los "rebeldes", el 3 de agosto salieron de Valparaíso en el *Chalaco* llegando el 9 al Callao donde se les mantuvo detenidos en San Lorenzo, en forma muy especial pues era sabido que iban a sus domicilios con mucha frecuencia. Las familias de los pseudo-detenidos (algunas de ellas influyentes en el orden socio-económico), así como los enemigos del Gobierno, que crecían en número ante cada medida liberal que se tomaba, aprovecharon la simpatía nacional que se había despertado por los marinos rebeldes y la causa se convirtió en asunto político. El Fiscal expresó que no resultaban plenamente probados los delitos de insubordinación, deserción y aun de traición a la patria, pero sí un quebrantamiento de la Ordenanza Naval, lo que llevó al Consejo de Guerra de Oficiales Generales a sólo imponer penas leves en la mayor parte de los casos. Se adelantó algo al final del juicio, aunque hubo cierta coincidencia cronológica que nos despierta sospechas, con un conato de motín que el 1º de octubre ocurrio en Valparaíso, abordo de la corbeta *Unión*. El capitán que era jefe de la tropa de guarnición, insurreccionó a los soldados que le obedecían y a algunos marineros "con el propósito de irse al Perú y ponerse bajo las órdenes del Cmte. Montero". El asunto duró menos de una hora. Varea huyó y no pudo ser castigado; pero después se dio de baja del buque al alférez de fragata Demetrio Ferreyros (hermano del capitán de fragata Manuel), al guardia marina José Zárate y al marinero Manuel Rivera[476].

20. LA ESCUADRA ALIADA NO ATACA LAS FILIPINAS

El recuerdo de la eficaz campaña que contra el comercio español realizaron los corsarios durante la guerra independentista, así como la aproximación del general Prado a la Cuba revolucionaria de esa época (esto último a través de los contactos que sus hijos habían hecho con los insurgentes), inclinaron al Presidente hacia una estrategia marítima de alcance atlántico, que se realizaría en las Antillas, y fue esto lo que llevó a la contratación de Tucker. Mas después hizo su aparición otro concepto de más vuelo estratégico, que era nuevo en el ámbito de la Cuádruple Alianza. Se trataba de dar a España un golpe militar y político de importancia que destruyera lo mejor de su escuadra y humillara a esa nación para así vengar la vergonzosa ocupación de las Chincha. James Henry Rochelle, autor de una biografía de Tucker, así como Santiago Távara en un artículo que publicó en *El Comercio* de Lima el 28 de junio de 1868, dieron a saber que esa atrevida concepción consistía en atacar sorpresivamente a la *Numancia* mientras se hallaba desartillada en el arsenal de Luzón (Filipinas), así como a la *Blanca* y *Villa de Madrid* que estarían en el dique. El plan era hábil y corajudo, tenía posibilidades de éxito como acción táctica de objetivo limitado, y debió haber obtenido el apoyo de Prado, pues Tucker dedicó gran energía y actividad a preparar con ese fin a la Escuadra Aliada desde que asumió el mando de la misma por renuncia del almirante Blanco Encalada, el 25 de agosto de 1866. El proyecto se hizo tan grato al gobierno peruano que, como puede verse en Wagner[477], la oposición que hacía Chile a su desarrollo fue motivo importante de enfriamiento en las relaciones entre los dos países. Los enemigos de Prado, por otra parte, usaron la demora de la expedición a Manila como arma útil para atacar al Gobierno[478].

Cuando en junio de 1866 Montero se hizo cargo del mando superior de la escuadra de operaciones, había mandado una extensa nota manifestando el estado en que recibía los buques de la división y detallando las reparaciones que necesitaban, las cuales, según su criterio, debían hacerse en el Callao donde había más elementos. Al reemplazarlo, Tucker ofició confirmando las informaciones de Montero y despachó al Callao la *Independencia* y la *Apurímac* para que las recorrieran, mientras que *Huáscar, América* y *Unión* fueron atendidos en Valparaíso. Ese almirante comenzó a hacer desde entonces, a pesar de las dificultades que encontraba, una tarea técnica, militar y administrativa que merece



El contralmirante (en el Perú) John R. Tucker según fotografía norteamericana que parece corresponder a los últimos años de su vida. (AMNP. Archivo Fotográfico del Museo).

especial encomio por el empeño que este extranjero demostró en preparar adecuadamente los buques para la campaña que se proyectaba, que nadie esperaba que fuera fácil. Sus afanes y realizaciones se pueden seguir a través de algunos documentos que existen en nuestros archivos navales, a partir del 25 de agosto en que informa que no ha ocurrido nada de importancia en la Escuadra y que las reparaciones a bordo de las corbetas *América* y *Unión* progresan cada día más. Da a saber que la *Unión* no había podido entrar al dique hasta el 24 por el mucho calado del buque y que se tuvo que trasbordar todo el carbón y así se consiguió meterlo. Añade que por el próximo vapor, que llega a Valparaíso el 27, espera la oficialidad necesaria para llenar las vacantes que existen abordo de los buques[479]. Según un documento de pocos días antes, el presupuesto para el pago de los norteamericanos comprendía el sueldo de un contralmirante, evaluado en 416,66 soles mensuales, el de un capitán de fragata, en 233,33, y el de un capitán de corbeta, en 154,25[480]. Por entonces las intenciones navales que abrigaba el Gobierno se conocían, pues el Encargado de Negocios de Gran Bretaña comunicaba a Londres que "pronto se realizará una expedición de la Escuadra Aliada contra los españoles"[481].

Hasta los primeros días de setiembre la tarea preparatoria de Tucker se concreta en los buques peruanos. Da a saber a Lima que con motivo de la entrada de la *Unión* al dique, lo que se realizó el 27 de agosto, se encontró que la corbeta había sufrido daños de consideración en una parte de la quilla, a proa, y en el pantoque del costado de babor, por lo que necesitaba renovar algunas tablas, sacar el cobre y calafatear. Añade que la obra progresa satisfactoriamente y espera que para el 8 del mes quede lista, lo cual ocurrió a mediados de setiembre[482].

El 26 de agosto de 1866, al entrar en funciones Tucker como comandante en jefe, por la renuncia de Blanco Encalada, solicita al Ministro del Perú en Santiago que se le suministren copias de las órdenes que el almirante Blanco Encalada había formulado y que no se habían cumplido. También hace notar que se encuentra algo confuso en lo que respecta a su situación ante la Escuadra Chilena, refiriéndose a una comunicación fechada el 17 de agosto en la que Pardo le expresa que su intervención [de Tucker] en los buques chilenos dependería de los arreglos a que llegaran el ministro peruano en Santiago y el Gobierno de Chile. Da a saber Tucker que en lo que respecta a las condiciones en que ha

encontrado la Escuadra Peruana, el único buque que está en capacidad operativa es en realidad el *Huáscar*, pues la *América*, dice, se halla empeñada en los trabajos que realiza en los mástiles, preparándose para entrar en dique. Informa que ha aprovechado la primera oportunidad de ir a los buques, encontrando que ninguno de ellos se hallaba listo para recibirlo, de modo que reserva para mejor oportunidad su opinión sobre el estado de disciplina que existe en la escuadra[483]. Además, Tucker realiza ejercicios de cañón con el objeto de probar los fulminantes y las granadas que han sido preparadas en Lima, encontrando que no es un material confiable pues con frecuencia no explotan. Sin embargo, cree que los fulminantes hechos por el capitán Gorostiaga son bastante satisfactorios y que deben adquirirse setecientos para cada una de las corbetas. Da a saber que hace todos los esfuerzos posibles para preparar los buques a fin de que puedan salir a la mar pero que se presentan dificultades para la entrada a dique[484]y pide que el cañón rayado de la *Unión* que se halla en Arica sea remitido a Valparaíso con su cureña y útiles. Añade que cuando esto se haga dispondrá que el cañón de 32 pdr. de ánima lisa que existe en la *Unión*, sea enviado a donde se le ordene[485].

La agitada vida revolucionaria peruana, en la cual quieras que no la Armada tenía que jugar un papel importante, pues el más rápido trasporte de tropas era a través del mar, no había dejado tiempo a los jefes navales para revisar la legislación española y para establecer una reglamentación que se hallara al día. Esta situación resaltó ante los ojos de Tucker y sus colaboradores y llevó al almirante norteamericano a realizar un intento compilador y corrector, según se advierte en los documentos de su época. En el primero de ellos da a saber que ha nombrado una comisión de jefes que presente varios proyectos de reforma sobre el ramo de Marina, debido a la discordancia que hay entre las antiguas ordenanzas españolas y las leyes patrias, así como a causa de los progresos que la construcción naval, la navegación y la artillería han hecho últimamente. En la misma fecha dispone que los comandantes del *Huáscar* y la *América*, considerando que es conveniente para el mejor servicio la formación de un reglamento general para la Armada, así como para realizar las revisiones de la Ordenanza Naval y plan de señales para el día y la noche, incluyendo el sistema telegráfico, y revisar el sistema de artillería, elijan un grupo de oficiales para que formen una comisión que se

Frigate "Independencia"
Anchor in Harbor of Calfornia
March 25th, 1867

His Excellency.
Don J. de Paula
Minister Plenipotentiary of Peru
Santiago Chile

Sir-

With the approval of the Governments of Peru and Chile I have assigned the command of the Allied Squadrons, and as was agreed upon in our conversation of yesterday. I write this day from over the Command of the Peruvian division to Commodore Don Manuel Garcia, and sail in the Steamer of this date for Peru. In bidding you Adieu I must thank you for your cordial support and kind advice during the terrible trials which my position imposed upon me; and my greatest satisfaction in parting is that you have ever approved of my conduct during my term of

Command

It is then with great regret that I leave relations so pleasantly continued during a space of eight months. And assuring you of my high consideration and esteem - I bid you an affectionate farewell

Your Excellency's obt Servant and Friend

John R Tucker
Rear Admiral

La renuncia presentada por el contralmirante J.R. Tucker al Ministro Plenipotenciario del Perú en Santiago de Chile, el 25 de marzo de 1867.

encargue de esos trabajos, que serán sometidos al Gobierno para su aprobación cuando estén concluídos[486]. Con respecto al reglamento de presas dicta una disposición similar[487]. Además, solicita y consigue que se eleven los sueldos de los fogoneros[488]. Se encuentran también documentos que demuestran su preocupación por resolver problemas profesionales y técnicos. En cuanto a lo primero, le preocupa la falta de granadas en las corbetas, así como los dudosos resultados que se obtienen con las espoletas de percusión alteradas en Lima por el teniente coronel La Torre, refiriendo lo que sucedió entre los confederados norteamericanos con respecto a las espoletas francesas marca *Alger*. En cuanto a lo segundo, recomienda que se vuelva a estudiar la adaptación de hornillas de nuestras calderas en forma que puedan quemar carbón chileno[489]. El 25 de octubre propuso la creación de una escuela de aprendices como medida de contribución al antiguo problema que tenía la Armada para conseguir personal apropiado para los buques[490].

Como Wagner lo da a saber, aunque Chile no veía con agrado el proyecto peruano de la campaña transcontinental, el Perú se empeñó en ello y al salir el ministro de Hacienda Manuel Pardo de Valparaíso dio a saber a nuestro Ministro en Santiago y a Tucker que deberían seguir preparando tal proyecto[491]. El almirante obedeció esas instrucciones y durante la primera quincena de diciembre tuvo ocasión de probar el resultado de sus preparativos, saliendo de maniobras a la isla de Juan Férnandez, "para conocer las propiedades de los buques". Al volver a Coquimbo dio a saber que había "quedado completamente satisfecho del modo como estos habían respondido a sus aspiraciones, a pesar de que la *América* tuvo averías en una de las vergas y [de que] aunque se le hizo señales para que siguiese el convoy a vapor, se dirigió equivocadamente a Valparaíso". Añade que el día precedente "hubo un ejercicio al blanco por toda la Escuadra, que resultó bien hecho"[492]. No ha de creerse, sin embargo, que esas maniobras influyeron en las dudas que Chile abrigaba, aun cuando se le había propuesto un plan conciliador[493]. A tales dificultades iban a añadirse pronto otras relacionadas con la presencia de Tucker en la Escuadra y los sentimientos que esto despertó en algunos marinos norteamericanos. Se produjo una dilatada y agria controversia que se ventiló mediante un centenar de documentos cuya lista damos a conocer en el Anexo B. Aquí nos limitaremos a ofrecer un resumen del asunto.

La llegada de Tucker al Perú reabrió en la costa de la Cuádruple Alianza, entre los norteamericanos residentes, especialmente los oficiales de la Escuadra Norteamericana del Pacífico y el pequeño grupo de Tucker, la guerra civil del Norte contra el Sur que en su país había terminado. Como suele ocurrir en casi todos esos conflictos, los odios que se habían creado en la sangrienta lucha revivieron, y con ellos los calificativos denigrantes, especialmente el de "traidor". Así, cuando Tucker llegó a Valparaíso, y en el vapor que lo llevaba se le acercó un capitán de navío de la Escuadra del Pacífico que había subido a bordo y saludándolo con la gorra le dijo: "¿Cómo está usted. almirante Tucker? Soy el comandante Stanley, del *Tuscarosa.* El comandante Montero no va a reconocer la posición de usted. Permítame poner mi *gig* a su disposición", Tucker actuó en forma que fue por lo menos descortés: se hallaba frente a un " traidor", pues siendo sureño Stanley había combatido en las filas de la Unión. No se levantó del asiento, demoró en estrechar la mano que el otro le extendía y no le contestó el saludo de gorra. Así recomenzó en el Perú la guerra civil norteamericana, con combates de comunicaciones y ofensivas de hacer o negar saludos de cañón en respeto o con desprecio de los rangos que ciertos jefes ocupaban. A partir del 12 de diciembre de ese año, cuando el comodoro Dahlgren reemplazó en el mando de la Escuadra al comodoro Pearson, hubo por parte de éste una ofensiva tremenda de epítetos injuriosos para Tucker, a quien él, por su parte, consideraba "traidor". Quien tenga la paciencia de leer el anexo que contiene la biografía de Tucker, hallará algo que puede dar la explicación de estas destemplanzas del comodoro Dahlgren: él y Tucker habían tenido en su país, durante varios meses, el comando de dos grupos navales antagónicos, y el gran artillero que era Dahlgren no pudo doblegar la defensa creada por Tucker mediante medidas ingeniosas, pues los sureños estaban muy escasos de material de guerra. De esta otra guerra civil, la reabierta en el Pacífico, sólo vamos a ofrecer la información sumaria que más convenga a esta parte de nuestra historia naval.

El comandante Stanley, que al parecer había querido ayudar a Tucker en un difícil momento, comunicó lo sucedido al Comodoro quien a su vez lo puso en conocimiento del ministro Hovey, quien presentó su queja al ministro de Relaciones Exteriores del Perú el que sólo se dio por enterado. Al acusar recibo, Barrenechea contestó a Hovey que había examinado la "correspondencia

cambiada entre el almirante Pearson y el capitán Stanley relativa al desagradable incidente ocurrido entre éste y el contralmirante Tucker, Jefe de la Escuadra Peruana", correspondencia que fue leída al Jefe Supremo, quien solicitó que se le comunicase al Sr. Hovey su profundo sentimiento. Da a saber que ha ordenado al ministro peruano en Chile que obtenga todos los datos necesarios sobre este asunto "con el objeto de evitar todo motivo de desagrado entre el almirante Tucker o cualquier jefe peruano y los jefes de la Escuadra de los EE.UU. cuya amistad tiene para el Perú tan alto precio". Manifiesta también que ha llamado la atención del Jefe Supremo que el almirante Pearson dictase "la orden de suspender toda relación de etiqueta con el almirante peruano y aun con los demás jefes de la Marina de la República....", "cuando lo ocurrido entre los señores Tucker y Stanley tuvo lugar en un buque mercante antes que aquel se hubiese hecho cargo del mando en jefe de la escuadra peruana y cuando el mismo señor Stanley creía que esto no tendría lugar puesto que manifestó al Sr. Tucker que no ocuparía su puesto porque, a su juicio, el comandante Montero se resistiría a ello, razón por la cual el Sr. Stanley ofreció su bote al mencionado Sr. Tucker, creyendo de ese modo hacerle una atención particular". Da a saber que el Jefe Supremo "habría deseado que se dejase al incidente que tuvo lugar entre los señores Tucker y Stanley su carácter puramente personal, sin que por ello se afectasen en lo menor las buenas relaciones entre los dos países..."[494].

Al hacerse en Chile la investigación que Prado había solicitado, Tucker relató a nuestro ministro Pardo el incidente de su encuentro con el capitán de navío Stanley en la cubierta del vapor mercante *Paita*, en que llegó a Valparaíso. Expresó que no podía considerar ese encuentro como una visita oficial de ese jefe norteamericano, añadiendo que Stanley le dio algunos consejos que él no aceptó. Informó que hizo una visita al contralmirante Pearson; y que cuando izó (Tucker) su insignia en la bahía los oficiales ingleses y fanceses visitaron el mismo día a nuestro almirante, en representación de sus comandantes, pero que esto no sucedió con los norteamericanos. Dio a conocer que invitó a comer al comodoro norteamericano Ridgley, pero que ese contacto de carácter social no hizo desaparecer el hecho que no se le hubiera visitado oficialmente. Terminó expresando que estaba pronto a someter el asunto al juicio del comodoro inglés Powell, o al de cualquier otro jefe de una marina imparcial[495].

Con los datos que se habían recopilado, el Ministro de Relaciones Exteriores reiteró el criterio que anteriormente había expresado. Pacheco manifestó a Hovey que la información recogida confirmaba el carácter meramente privado de la entrevista. "En dicha entrevista al Sr. Stanley creyó conveniente dirigir algunos consejos al almirante Tucker, que éste no admitió, manifestando que ya había tomado sus medidas; pero si trató con alguna frialdad al Sr. Stanley, no faltó con él a los deberes que impone la cortesía". Inquirió Pacheco, por último, si en virtud de los hechos se habían revocado las órdenes dadas por el almirante Pearson para suspender toda relación de cortesía con los marinos peruanos[496].

A estas alturas el Departamento de Estado había sido informado de lo sucedido pero no se pronunció de una manera clara al acusar recibo de la comunicación de Hovey[497]. Además, y esto resultaba importante, el comodoro Dahlgren, con cuyos procedimientos iba a complicarse mucho el asunto, llegó a Valparaíso el 12 de diciembre de 1866 para substituir al comodoro Pearson como jefe de la Escuadra Norteamericana del Pacífico (Sur), compuesta por entonces del *Powhatan* (buque insignia), *Dakota, Wateree, Nyack* y *Tuscarosa*[498]. Con su habitual impetuosidad, pidió y obtuvo una cita con el Presidente de la República del Perú, que se concertó para el 5 de enero de 1867[499].

Durante el mes de enero de 1867 dos buques de guerra norteamericanos arribaron a Valparaíso, cumpliendo Tucker con los actos de cortesía que se realizan en tales oportunidades, sin que los marinos norteamericanos hubieran correspondido las visitas. El *Pensacola* hizo el saludo a las insignias de los comodoros chileno e inglés pero no a la de Tucker. Este, por medio de una orden general, dispuso entonces que se suspendieran todas las visitas de cortesía a los buques norteamericanos hasta nueva orden. Esta disposición se debió haber cumplido con el buque de guerra norteamericano *Nyack* que entró al puerto; pero a causa de un error en que cayó el buque insignia se impidió que así fuera. El Comandante del *Nyack* mandó un oficial a dar las gracias a Tucker, en vez de hacerle personalmente la visita acostumbrada[500]. Lo sucedido llevó al Ministerio de Relaciones Exteriores a adoptar una actitud menos blanda que anteriormente. Pacheco hizo ver a Hovey que la omisión de todo acto de cortesía internacional por parte de los buques de guerra de la Marina de EE.UU. llegados a Valparaíso, donde se encontraba la división peruana

estacionada, a pesar de que ésta había enviado botes para que hicieran las visitas usuales, no constituía un desaire a la persona del contralmirante comandante en jefe de la Escuadra Aliada (J. Tucker) sino al Perú y Chile. Añadió que confiaba que el general Hovey "procuraría evitar la repetición de actos que tendían a enfriar, por lo menos, las buenas relaciones de los gobiernos norteamericano y peruano"[501]. Al quejarse el Ministro Norteamericano en Lima de que la Escuadra Aliada no cumplía con sus deberes internacionales para con los buques de su país, Relaciones Exteriores le responde tajantemente: "si se emplea con nuestros buques de guerra y con nuestros oficiales de marina las cortesías que son de uso y costumbre, ellas serán devueltas en el acto"[502].

Muy posiblemente a causa de la dura actitud asumida por Dahlgren, el problema había tomado tales proporciones que el Departamento de Estado se vio obligado a intervenir en una forma que significó corregir al Departamento de Marina de los Estados Unidos, que había apoyado abiertamente a su comodoro; pero que en realidad era salomónica pues si obligaba a Dahlgren a cumplir con un deber que había dejado de lado al seguir una conducta que estaba dictada por sus sentimientos personales, le daba la razón en cuanto a emplear duros epítetos para juzgar a Tucker, "un desertor del servicio naval, un fugitivo rebelde y traidor que en justicia merecerá el castigo señalado por las leyes, cuando se encuentre en el territorio de los Estados Unidos". Aprobaba y felicitaba a Dahlgren por sus sentimientos, inspirados por un espíritu "que ojalá perdurara, animando enteramente el servicio naval norteamericano"; pero, expresaba, "Perú y Chile eran Estados soberanos que gozaban del absoluto derecho de seleccionar las personas a quienes confiaban su defensa y los emblemas de su honor nacional, y de su elección en este sentido no tenían que responder a ningún otro Estado, ni ser cuestionados por un Estado amigo. Los pabellones de las repúblicas aliadas daban a los buques que los llevaban el carácter de buques nacionales, sin tomar en cuenta... los méritos personales o los deméritos de los oficiales a cuyo cuidado se hallaban encomendados. La reglamentación naval... basa sus deberes en principios de mutuo respeto entre las naciones y no en asuntos de cortesías personales o individuales. De acuerdo con tales principios el Secretario de Marina debe instruir al almirante Dahlgren en el sentido que las banderas nacionales de las repúblicas deben en todos los casos recibir los saludos y merecer las cortesías que prescribe el

Reglamento Naval". A tan clara explicación, que permitía deducir que Tucker había tenido la razón, se agregaba el siguiente comentario que hacía comprender que la guerra civil norteamericana no había terminado oficialmente: "esta orden no interfiere con la propia y patriótica determinación del almirante Dahlgren y los oficiales que se hallan bajo su comando, de declinar la relación personal o individual que no comprenda derechos y deberes internacionales, con rebeldes y traidores adversos a los Estados Unidos..."[503].

No obstante la solución del asunto, que había resultado satisfactoria para él, Tucker envió su renuncia el 25 de marzo, sin ninguna vacilación, pues ya meses atrás había demostrado que no tenía gran arraigo al cargo. Se le aceptó de inmediato para evitar una ocurrencia que hubiera sido desagradable, pues se presentó en el Congreso un pedido para que el Ejecutivo cancelara los contratos con Tucker y los otros norteamericanos. De regreso de Santiago, a donde había ido a arreglar el asunto, Tucker envió al Ministro del Perú en ese lugar una comunicación en la que le daba a saber que, con la aprobación de los gobiernos del Perú y Chile, había renunciado al comando de la Escuadra Aliada, como se había convenido en las conversaciones realizadas el 24 de marzo, por lo cual entregaba el mando de los buques peruanos al comodoro José María García, y que saldría [Tucker] al Perú en el vapor inmediato. Agradecía el apoyo cordial y el consejo recibidos de Pardo "durante las severas pruebas que su posición le impuso" y añadía que su mayor satisfacción al partir era "que el Ministro hubiera aprobado su conducta durante el período de su comando"[504]. No cesaba con ello su relación con el Perú, como se verá cuando tratemos de la obra naval en el Nororiente peruano.

El término de los servicios de Tucker quien en junio fue reemplazado por el contralmirante Domingo Valle Riestra, aceleró el proceso de disolución de la Escuadra Aliada, con el consiguiente abandono del audaz proyecto de campaña transcontinental. Wagner nos informa de manera muy apropiada cómo desde la primera quincena de febrero de 1867 el Gobierno Peruano dio a conocer al chileno su deseo de que nuestra división naval volviera al Perú, así como de las encontradas decisiones que hubo al respecto y cómo, a pesar de la ley del Congreso en que declaraba que la guerra continuaba y que el Ejecutivo no debía establecer negociaciones con vistas a celebrar la paz, la pugnacidad peruana fue decreciendo porque, nuevamente y no por última vez,

apareció el flagelo de la revolución[505]. El 22 de setiembre de 1867 estalló el levantamiento de Arequipa contra Prado y el 21 de octubre la de Trujillo, lo que hizo que el Presidente dimitiera el 5 de enero de 1868.

El 5 de octubre precedente se había firmado en Santiago el acta en que los gobiernos del Perú y Chile acordaban el regreso de nuestra escuadra. Salvo la *Unión*, que fue tempranamente llamada al Perú para que contribuyera en la represión del levantamiento[506], las otras unidades volvieron al Callao a finales de enero de 1868.

21. MENDEZ NUÑEZ CONTINUA ENMENDANDO ERRORES DE MADRID

En el lapso de los ocho o nueve meses que siguieron al combate del 2 de mayo en el Callao, de los países que habían formado la cuádruple alianza del Pacífico sudamericano, sólo el Perú continuó como antes lo hemos dicho, reforzando sus defensas costeras para resistir la renovación del ataque español y, al mismo tiempo, preparando la Marina de Guerra para que pudiera llevar a cabo una campaña transcontinental. Madrid, por su parte, durante aproximadamente cuatro meses abrigó la irreflexiva idea de que podría regresar en fuerza al Pacífico, la que tuvo que abandonar a golpes de dificultades políticas y económicas, para volver a experimentar, esta vez con más intensidad, el temor que ya había abrigado: que el Perú atacase al comercio español y a sus bases del Río de la Plata, las Filipinas, o Cuba, utilizando sus cuatro fuertes y nuevos buques a los que España sólo podía oponer su poderosa *Numancia*, que se hallaba bastante lejos del país. En el cuadro sólo apareció una figura equilibrada, como no se encontraba otra en la Península y entre los aliados, con alcances estratégicos que le permitieron apreciar con bastante aproximación cuál era la realidad, desechando, a la vez, pueriles proyectos e infantiles temores. Para fortuna de su país, que vivía con indigestión crónica de rebeldías militares, tuvo Méndez Núñez, que es a quien nos referimos, paciencia larga y generosa, difícil de hallar en quien había sacado a España de un serio peligro, para soportar necedades y despropósitos que le llegaban de Madrid.

Después del combate, y todavía desde el Callao, el Almirante remitió a sus superiores el informe de bajas que había experimentado su escuadra (194, de las cuales 43 eran de muertos) y el

de la salud de las dotaciones, que los médicos le habían presentado[507]. También tomó las medidas adecuadas para evacuar el área de operaciones. En este sentido dispuso que *Numancia, Berenguela, Vencedora, Marqués de la Victoria, Uncle-Sam* y *Matuara,* con insignia en la *Berenguela,* se dirigieran al archipiélago filipino haciendo escala en las islas de La Sociedad; y que *Villa de Madrid, Resolución, Blanca* y *Almansa,* con el Almirante, emprendieran la navegación por el cabo de Hornos. Tal agrupamiento tenía en cuenta el estado físico en que se encontraban los buques para afrontar el pase al Atlántico en la rigurosa estación que comenzaba, cuanto lograr una compensación de fuerzas para el caso que el último grupo tuviera que habérselas con el *Huáscar* y la *Independencia* más cualquier otro buque que se hubiera mandado a su encuentro.

El hecho de haber zarpado del Callao el 10 de mayo, impidió a Méndez Núñez que recibiera la correspondencia firmada ese mes en Madrid. No iba a influir en nada respecto a los planes del Almirante pero resulta interesante enterarse de ella para advertir el mundo en que vivían los funcionarios madrileños. La del 12 de mayo reiteraba al Almirante "la imprescindible necesidad de destruir o apresar a los blindados peruanos *Independencia* y *Huáscar,* puesto que sin ello las operaciones tendrían que carecer de la libertad de acción para llevarlas a satisfactorio resultado, aparte de cualquier contratiempo", añadiendo: "Si la fragata blindada *Tetuán* no hubiera también tenido el desgraciado incidente de tocar en un bajo a la salida de El Ferrol, habría sido posible su incorporación a esa Escuadra y saldrá de Cádiz a principios de junio"[508].

La comunicación del 17 de ese mes, que comenta una de Méndez Núñez del 3 de abril en que ha dado a saber los motivos que podrían obligarlo a mandar parte de su escuadra por Filipinas, expresa que el Ministro "abriga la esperanza de que abandone aquella idea en cuanto reflexione las fatales consecuencias que resultarían de llevarla a cabo. Estas serían desastrosas, quedarían las fuerzas navales del Perú y Chile, en especial sus buques blindados, en absoluta libertad de hostilizar nuestras Antillas y aun los puertos de la Península porque, conocido el largo derrotero de esta Escuadra, tenían la seguridad de que en muchos meses no podía disponerse de ella". A esto añade que "lo conveniente habría sido que se hubiese pasado con todas las fuerzas a su mando a San Francisco de California". "Esta última es la resolu-

ción que espera S.M. haya adoptado, lisonjeándose con que habrá abandonado por funesta la que indica en su precitada carta y, por lo tanto, hasta que sea conocida su determinación queda aplazada la salida de la *Tetuán* y del *San Quintín*"[509]. Al parecer el entusiasmo de Madrid por San Francisco se debía a un informe del vicecónsul en ese lugar, quien expresaba que ese puerto era el punto más ventajoso para abastecer la Escuadra, apoyándose en razones comerciales[510]. Un mes después el Almirante hizo notar la sandez de ese plan burocrático: "También se me ocurrió la ida a San Francisco de California, pero ese viaje, colocaba a la Escuadra a 2,000 leguas a sotavento del punto en que el enemigo podría reunir sus recursos y fuerzas, y era, a mi sentir, abandonarle el Atlántico de una manera más absoluta, en que cuando llegase a su noticia el rumbo que se había tomado ya estaría la Escuadra en Filipinas, y repostada". Luego añade: "En relación a la *Numancia* y demás buques que han ido por el Oeste, no hay que temer nada, porque después de refrescarse sus tripulaciones en Otahiti "tiene seguras hasta fines de octubre las brisas del Sureste, que llegan hasta las inmediaciones del archipiélago filipino"[511].

El viaje del grupo de buques españoles que iba con el Almirante fue como una campaña de aproximadamente cincuenta días, quizás más dura y peligrosa que el combate del 2 de mayo en el Callao, por la lucha diaria que tuvieron que sostener contra el escorbuto, el frío del invierno polar y "los más fieros vendavales y el oleaje más bravo del mundo"[512]. La *Villa de Madrid* llevaba "382 hombres hinchados de escorbuto, de los que tuvo que arrojar al agua 31", y tenía que manejar todo su aparejo con sólo 24 hombres a que ascendía la guardia de mar en la que cooperaban en la maniobra todos los oficiales y guardias marinas. La *Blanca* llegó al fin de viaje con 300 enfermos y habiendo sepultado 26 en el mar. La *Resolución* fue separada de la conserva, estuvo a pique de estrellarse, perdió timón y codaste y después de accidentes propios de una espeluznante novela de aventuras, que el teniente de navío Alejandro Fry y Torres escribió después con sobria gallardía en su *Viaje de regreso de la Resolución,* se salvó porque H.M.S *Spiteful* salió de la bahía de Stanley y fue a buscarla para darle remolque. Sólo el 16 de setiembre, después de trasbordar 200 de los 300 enfermos que tenía[513], llegó a unirse con Méndez Núñez en Río Janeiro. El informe de viaje de Méndez Núñez expresa que el escorbuto se dejó sentir más desde que salieron del Callao

"desarrollándose de una manera alarmante en las proximidades del Cabo", asegurando que "la permanencia de quince días más en [el Pacífico] nos hubiese puesto en un grave conflicto y tal vez en la imposibilidad de emprender nuestro viaje"[514]. No se encuentra la relación cronológica de la travesía, difícil de reconstruir a causa de haberse separado los buques unos de otros; pero se da a saber que la *Blanca* pasó Hornos el 12 de junio[515]. Como el 15 de mayo el *Huáscar* y la *Independencia* habían llegado a Punta Arenas, es evidente que en forma separada los buques españoles estaban cruzando Hornos de O. a E. mientras nuestros dos buques atravesaban Magallanes de E. a O., lo que fue causa de que no se encontraran las dos fuerzas navales, con muy mala fortuna para la peruana que pudo haber hundido cuando menos un buque.

Al referirse Topete a la manera en que ha hecho navegar a la *Blanca,* hace alusión a un derrotero (lo llama "memoria"), publicado en 1850 por el alférez de navío Juan de Carranza que cree (Topete) "compendia toda la navegación del Pacífico en términos que nada deja de desear", obra que no hemos conseguido ver[516].

Hallarse en Río de Janeiro significa haberse aproximado a España en tal forma que la correspondencia con Madrid toma ahora menos tiempo. Por eso no es de extrañar que a los pocos días de llegar a ese puerto, lo que ocurrió el 24 de junio, el Almirante despachara un correo militar; y que se le ordenara de la Península que enviara allá a *Villa de Madrid, Blanca* y *Resolución,* a cambio de las cuales se le mandarían las fragatas *Navas de Tolosa* y *Concepción,* lo que no se hizo[517]. Recibió Méndez Núñez una carta de Isabel II ("La Escuadra de tu mando ha sostenido el honor de nuestra bandera en el ataque al Callao, respondiendo a mis esperanzas, inspiradas ahora, como siempre, por el más ardiente patriotismo. Te doy particularmente las gracias, y te encargo que las des a los jefes y oficiales, soldados y marineros...")[518] y también una llamada al orden sobre la cual escribió a Madrid que había "producido en su ánimo la más profunda y dolorosa impresión"[519]. Le llegaron instrucciones de permanecer "en el Atlántico meridional alternativamente, ya en el Janeiro o ya en Montevideo", para "tener en respeto a los enemigos, impedir que se corran a los mares de Europa o a los de las Antillas y que persigan [el comercio español] en esas aguas"[520]. De Montevideo, por otra parte, se le dio a saber que en la estación naval había gran



Ilustración con que Iriondo quiere hacer notar el penoso viaje de la fracción de la escuadra de Méndez Núñez que se retiró del Pacífico por el cabo de Hornos, después del combate del 2 de mayo de 1866.

número de deserciones y los buques se hallaban en muy mal estado, lo que hizo conocer a Madrid recibiendo de allí órdenes de "restablecer [en ella] la disciplina y el buen espíritu"[521].

Por entonces se realiza en el Ministerio de Estado (Madrid) un examen evaluativo de la situación en el Pacífico desde el 24 de noviembre de 1865, que es más un relato histórico que una apreciación estratégica que terminó en planes a largo y corto plazo[522]. Esto explica la situación que a partir de entonces se va a presentar, y que aparece claramente en los documentos del Archivo Bazán: Méndez Núñez tiene ahora más oportunidades que anteriormente para medir la ineficacia con que se juzgan los problemas del Pacífico en los ministerios de Estado y de Marina y, probablemente, conocedor de la importancia que su figura ha tomado en España, y también sin emplear subterfugios para expresar la verdad, ya que no tiene aspiraciones políticas, orienta con firmeza la solución del problema en que ha actuado, el cual parece que lo considerara como asunto terminado mientras Madrid le envía comunicaciones en que menciona posibilidades pueriles de otra campaña en el Pacífico. Méndez Núñez, el 2 de julio, expresa "lo ridículo de la suposición de que [sus] enemigos se atrevan a presentarse en el Atlántico en fuerza que los haga temibles..., por carecer de medios para sostener la guerra fuera de sus costas"[523] y el 20 de agosto dice que "no cree que la Escuadra enemiga se atreva a presentarse en las aguas del Atlántico" pero que "sería muy conveniente" que su escuadra contara con "un buque blindado cuando menos"[524]. Madrid, que menciona la posibilidad de "llevar la guerra al Pacífico"[525], le hace una consulta sobre la campaña por realizar, a la cual contesta con una lección de colegio que ofrece a los estrategas de la Península: "Para la explotación del guano tiene el Gobierno del Perú en las Chinchas unos 880 a mil chinos, únicos hombres que pueden resistir esta clase de trabajo: varios muelles de madera y un numeroso tren de lanchas; temiendo que la Escuadra ocupase las Chinchas, tomó disposiciones para que todos estos elementos pudiesen desaparecer instantáneamente. Esto puede verificarse siempre con la mayor facilidad a la menor noticia del probable arribo de una Escuadra enemiga a aquellas costas. Destruidos estos elementos, y suponiendo que la Escuadra llevase todo lo necesario para ello, se pasarían a lo menos de seis a diez meses. En cuanto a surtir de agua a los habitantes de las islas, sería preciso montar máquinas destiladoras, pues fácil sería a un enemigo que tiene un ejército

numeroso hacer imposible el surtirse de la bahía de Paracas"[526]. Pocos días después responde a una real orden en que se dispone que enumere los medios que se deben emplear en el caso que se decida renovar el ataque al Pacífico, manifestando lo que a continuación sigue: "Difícil tarea es esta, Excelentísimo Sr., mucho más si se atiende a las complicaciones que pueden resultar para nuestro país en una guerra en que hay que lastimar mucho más los intereses de naciones amigas que los propios de nuestros enemigos, pues todos sus buques mercantes han tomado bandera extranjera con fecha anterior a la declaración de guerra con España. No puede, pues, hoy atacarse su comercio sino con el bloqueo de los puertos, y siendo estos numerosísimos, se necesitaría para hacerlo efectivo un número de buques de guerra con que España no puede contar". "Respecto a ataques contra puntos fortificados ninguno hay que pudiese interesar más que Valparaíso y Callao. Si ha de creerse lo que se dice, las fortificaciones del primero de dichos puntos son inatacables y artilladas con cañones de los monstruosos calibres modernos. Los del Callao dícese también que se han reconstruído y mejorado; resta tratar de la destrucción de los buques que tiene el enemigo. Dichos buques son todos de un andar sobresaliente y están artillados con cañones rayados franceses y de 11 pulgadas de Armstrong. Yo no me explico, E.S., cómo habiendo podido nuestros enemigos adquirir en el extranjero buques de tan sobresaliente marcha no hayamos podido nosotros hacerlo"... "España sólo puede volver con fuerza a aquellas aguas de una manera que tuviese la seguridad de humillarlas. Sería preciso para eso una expedición muy seria, con tropas de desembarco, que empezase por apoderarse y guarnecer el Estrecho"[527].

En contraposición a las ideas difusas y a los planes que Madrid trazaba tímidamente a causa de que desconocía la realidad geográfica, económica y social respecto a sus antiguas colonias del Pacífico, Méndez Núñez supo hacer una acertada apreciación de la situación que le permitió enunciar una verdad de a puño: "el verdadero punto estratégico para la Escuadra es Janeiro"[528]. En ningún documento se encuentra explicado cómo llegó a esa conclusión; pero no resulta difícil imaginarlo si se examinan ciertos factores.

Al abandonar Méndez Núñez el teatro de operaciones del Pacífico consiguió en la costa atlántica sudamericana aquello de que había carecido en aquel océano: una base de apoyo que se

extendía de Río Janeiro a Río de la Plata y que era estratégicamente excelente en cuanto a la posición en que podía colocar a España el plan de campaña transcontinental que el Perú, con más firmeza que sus aliados, se proponía desarrollar. A Río de Janeiro, donde el almirante español mantuvo el grueso de sus fuerzas, llegaban libre y rápidamente las comunicaciones de Madrid y de La Habana y, lentamente las que del Pacífico sudamericano se le enviaban, con una frecuencia demostrativa de que su servicio de espionaje trabajaba bien, trasmitiéndole noticias abundantes aunque no siempre recogidas en fuentes de importancia. No tenía problemas de abastecimiento. Su personal descansaba, recuperando su salud. Madrid le mandaba los reemplazos necesarios, inclusive buques. Y, sobre todo, se hallaba en capacidad de amagar aquí y allá con sus fuerzas, con el objeto de parar cualquier golpe. Si subía un poco al Norte estaba en capacidad de unir sus buques con los de La Habana para defender el Caribe. El estrecho de Magallanes le permitía acudir a las Filipinas en caso de necesidad; o, sin afrontar los peligros estratégicos que tal pasaje podría eventualmente ofrecerle, siguiendo una derrota atlántica algo más larga también estaba en aptitud de trasladarse a ese archipiélago. Méndez Núñez gozaba de esa situación gracias a la protección que el Brasil, la Argentina y el Uruguay le prestaban, provocando ya no el descontento sino la ira de la Cuádruple Alianza. Los países atlánticos, por su parte, abrigaban un resentimiento que los llevaba a actuar de esa manera. Con respecto al Perú las relaciones diplomáticas con el Brasil habían comenzado a deteriorarse desde que en los finales de 1862 se produjeron en el Pará los serios incidentes entre nuestra cañonera *Morona* y los fuertes brasileños[529]; y se hicieron difíciles cuando a mediados de 1866 el Perú protestó contra la intervención y el intento de conquista que comprendía la actitud de este país al aliarse con Argentina y Uruguay, contra el Paraguay, respecto al cual nuestro gobierno dijo que se le quería convertir en "una Polonia americana", lo que "sería un escándalo que América no podía contemplar sin sentirse cubierta de vergüenza"[530]. Aunque sin adoptar la actitud belicosa del Perú, Bolivia y Chile también se habían declarado a favor del Paraguay. Llegó a ser tan tirante la situación entre el Perú y el Brasil que en setiembre de 1866 Méndez Núñez dio a saber que "a consecuencia de las notas pasadas al Gobierno del Imperio por el Perú a nombre de las Repúblicas aliadas tal vez llegaron a declararse la guerra"[531]. Aunque

hubo exageración en ese informe, quizás la falta de entendimiento que ciertamente existía entre los dos países pudo llevar a Chile, el mismo mes y año, a enviar a Montevideo y Río de Janeiro a un comisionado con instrucciones de pedir enérgicamente que cesara la provisión de combustible y vituallas a la Escuadra Española[532]. Muy poco logró el reclamo conjunto de Perú y Chile[533]. Sin embargo, hubo una nota del nuevo Ministro de Relaciones Exteriores del Imperio (fechada el 30 de octubre de 1866), al Ministro de España en Río Janeiro, comentando el hecho de que los buques españoles habían ya permanecido en el puerto "mucho más allá del tiempo indispensable a la conclusión de las reparaciones que necesitaban para continuar su viaje y para el restablecimiento de los marineros que se hallaban con escorbuto"[534]. Por disposición de Madrid, Méndez Núñez se trasladó a Montevideo un corto tiempo, depués del cual volvió a Río Janeiro, sin que nada cambiara en el fondo. Todavía a mediados de 1867 el presidente chileno decía al Congreso de su país que los puertos de Montevideo y Río de Janeiro "se habían convertido en bases militares" para España[535]. A comienzos de diciembre Madrid opinó que la Escuadra se trasladara a Río de la Plata para evitar conflictos con el Brasil[536]. Sin embargo, a fines del mes Méndez Núñez decía a Madrid que creía conveniente permanecer en Río Janeiro[537].

Si el viaje de los buques que salieron del Callao con Méndez Núñez fue lleno de peligrosas aventuras, el de los que se dirigieron a las Filipinas tampoco fue suave ya que se trataba de recorrer 4,000 millas del Pacífico sin hacer uso de las máquinas y utilizando velámenes muy diferentes pues si la *Berenguela* podía desarrollar con el suyo alta velocidad, la *Numancia* avanzaba pesadamente, por lo que decidieron separarse. La *Berenguela* alcanzó Otahiti en un mes llevando 155 enfermos de escorbuto. La *Numancia* llegó un mes depués, con 110. En esta isla permanecieron hasta el 17 de julio, con enorme beneficio para los enfermos, y fraternalmente atendidos por el personal francés de la colonia[538]. Según la Legación Británica en Lima, mediante la información de un buque prusiano llegado de Oceanía se supo que esos buques españoles zarparían a Filipinas a fines de julio. Para los finales del año ya se conocía en Madrid el plan peruano de ataque a las Filipinas, del cual se dudaba pero de todas maneras se tenía en cuenta. "Desconocidos siguen siendo los proyectos enemigos

y, por ello nada probable por cierto, de que salgan sus buques del Pacífico y puedan dirigirse al archipiélago filipino o al Atlántico, se ha suspendido por ahora el regreso de la *Numancia,* ni se ha decidido el de la *Tetuán,* que continúa completamente lista para darle el destino que aconsejen las circunstancias", decía una comunicación[539]. La orden a la *Numancia* tuvo que ser explicativa en cuanto a la razón determinante de que permaneciera en las Filipinas. Esto indica que el viaje de la Escuadra Aliada no hubiera terminado en un ataque sorpresivo a Luzón, pues sus buques sólo estuvieron listos para salir de Valparaíso hacia Filipinas ese mes de noviembre. Por lo demás, no estaba errado Madrid al decir: "...Pocas razones existen para persuadirse de que no será el ánimo de los aliados dirigirse al archipiélago filipino, y que el haber hecho esparcir estos rumores sea sólo con las miras de ocultar sus verdaderos designios. En efecto no es razonable que traten de llevar la guerra a regiones tan remotas, dejando completamente desamparadas sus costas, a regiones donde carecerían de recursos y elementos inmediatos para reparar sus averías. Y aunque podrían ocasionar gran daño, ni éste compensaría los gastos que habrían de efectuar ni afectarían a España en el corazón o parte más importante de sus recursos"[540].

Además de los peligros que Madrid veía en el área de las Filipinas, durante los últimos meses del año 1867 se alarmó a causa de ciertos hechos cuyos alcances su servicio de espionaje en el Pacífico sudamericano no logró apreciar, según creemos. Nos estamos refiriendo a la actividad naval que Tucker habría imprimido a la Escuadra Aliada, mediante medidas dinámicas que culminaron con la salida de toda su fuerza hacia la isla Juan Fernández, a realizar las maniobras y el ejercicio de tiro que mencionamos en páginas anteriores. Al parecer, tal movimiento del total de la Escuadra lo consideraron los espías españoles muy peligroso, tomando como una cortina de humo la explicación de que se trataba de unas maniobras. Esto se trasluce de un informe que el Ministro de España en Washington pasa a Madrid dándole a saber "la salida de la Escuadra chileno-peruana con destino desconocido"[541], que da por resultado una comunicación reservada que se envía a Méndez Núñez, en que se le dice que "parece indudable que Tucker ha fijado la atención en el mar de las Antillas" y se le ordena que "se dirija inmediatamente con todas las fuerzas de su mando al puerto de Santiago de Cuba o bien al de



Ilustración del libro de Iriondo que muestra a la fracción de la escuadra de Méndez Núñez que después del combate del 2 de mayo de 1866 se dirigió a España tocando en las islas de Oceanía.

La Habana", dentro de ciertas circunstancias[542], para "coadyuvar de un modo eficaz con más elementos disponibles y de seguro éxito a su defensa...". Méndez Núñez recibe esta comunicación mientras se halla en Montevideo, sin las informaciones (desde hace mes y medio) que le envía por tierra el servicio de espionaje que España tiene en Chile, que se ha interrumpido por causas que ignora. Llega por entonces al puerto, procedente de Valparaíso, un buque de pasajeros que da a saber que toda la escuadra peruano-chilena había zarpado de allí el 13 de diciembre. Por primera vez el Almirante no obedece los dictados de su claro juicio que le ha venido advirtiendo, desde hace meses, que la Escuadra Aliada no va a pasar al Atlántico. "Ante la responsabilidad gravísima que sobre [él] recaería si dejando [de cumplir lo dispuesto] resultase algún peligro a la isla Cuba", sale hacia Santiago[543].

Con el retiro de estas fuerzas termina la aventura naval de España en Sudamérica, aunque reaparecen después ciertas manifestaciones gubernamentales que resultan pueriles ante el conocido hecho que ese país se halla en bancarrota política y económica. Al divulgarse la fortaleza que ha adquirido la defensa de los puertos chilenos y peruanos, de los que el ministro Hovey ha dicho que Valparaíso y el Callao "son impenetrables por cualquier fuerza que España pueda enviar al Pacífico"[544], por ejemplo, ya España había dado a saber, por medio de actos administrativos, que se proponía realizar un apreciable mejoramiento cuantitativo de la Marina Real. "En el caso de continuar la guerra podra aumentar..." lo siguiente: "2 blindados (uno, fragata de 34 c. y 1,000 caballos); 5 'buques de hélice' (2 fragatas de 48 c. y 2 transportes); 1 vapor de ruedas; 1,233 marineros y 283 infantes de marina", para las fuerzas navales del Pacífico. Para las fuerzas navales permanentes, durante el año económico 1867-1868: "5 buques blindados (de fragatas de 34 c. y 1,000 caballos a fragatas de 13 c. y 800 caballos), 10 'buques de hélice' (5 fragatas de 48 c. y 800 caballos y de 26 c. y 360 caballos), 2 goletas, 3 transportes; 5 buques de ruedas (desde 14 c. y 500 caballos a 2 c. y 150 caballos), 9 buques-escuelas (de fragata de hélice de 51 c. y 360 caballos a cerca de 12 c. y 160 caballos); 6 goletas para resguardo marítimo del litoral[545]. Comenzada la exposición a mediados de mayo de 1867 en el recinto legislativo, en los últimos días del mes las propuestas recibieron dictámenes aprobatorios. Sin embargo, posteriormente se quedaron sólo en proyecto debido a la incapacidad hacendaria del país para realizar las adquisiciones.

22. *AUGURIOS NAVALES Y DEGOLLADERO ECONOMICO*

El ministro Hovey, quien venía observando las relaciones peruano-chilenas que ya en setiembre de 1867 consideraba malas, hizo a Valparaíso un viaje en mayo-junio de 1868 y, con motivo del mismo, en abril envió al secretario de Estado norteamericano, una comunicación en que con apreciable tino diplomático previó situaciones que se iban a presentar diez años más tarde. Expresó en ese informe que el Perú y Chile se armaban y compraban buques con miras no a protegerse para el caso de una renovación del ataque español, sino de posibles ofensivas del uno contra el otro. Opinó que si la marina peruana mantenía su supremacía sobre la chilena, la paz prevalecería; pero que si Chile obtenía preponderancia naval, la guerra entre ellas sería inevitable[546]. No era este el sentir de solamante Hovey. Como lo ha dado a conocer Wagner, el representante diplomático de Francia había dicho antes a su gobierno, el 13 de mayo de ese año, que si el arreglo de Londres era un preliminar de la paz entre España y Chile, le parecía inevitable "la lucha entre los dos países divididos por antipatías seculares y que sólo se habían unido un momento por las necesidades de la defensa común"[547]. Era un secreto a voces, desde hacía tiempo, que no había solidez en la Alianza; y esto lo conocía nuestro común enemigo, y contaba con ello cuando debía formular planes. En una comunicación de Méndez Nuñez al ministro de Marina de su país, en los últimos días de diciembre de 1866 le decía que el Ministro Residente de España en Montevideo consideraba que la situación del Perú era lastimosa y Prado, "abandonado por Chile" tendría que luchar sólo pues, según los informes que poseía, "Chile hará un arreglo aislado y ventajoso, dejando al Perú comprometido"[548]. Varios eran los factores que habían venido interviniendo en esta situación, de los cuales tres se hallaban relacionados con asuntos navales. Cuando se acordo comprar a medias el poderoso *Dundemberg*, en los momentos "más críticos" y sin dar noticia previa Chile suspendió sus gestiones [549]. Como antes hemos dicho, nuestro aliado no estuvo de acuerdo con la campaña transcontinental en que el presidente Prado se empeñaba. Por último, y esto fue lo que más daño causó, vino en febrero de 1868 el convenio de Chile con España, y ello cuando ya Marcial Martínez había dejado de representar a Chile en Lima[550]. Este último asunto se consideró en el Perú, en la sesión del Consejo de Ministros del 18 de abril de 1868.

Se sumó a otras dificultades que parecía colocaban en forma aciaga el fortalecimiento naval del Perú: se presentaban grandes obstáculos para tomar posesión de los dos nuevos monitores (*Atahualpa* y *Manco Cápac*), como en otro capítulo se ha referido, y hubo que ordenar el regreso de los oficiales que estaban en los Estados Unidos donde solamente permaneció el Comandante Mariátegui[551].

Lo que había sucedido en el arreglo de Chile con España demostraba que aún antes que hubiera terminado la guerra de los aliados contra el último país mencionado, ya las tensiones que habían estado contenidas en virtud de la necesidad de unir fuerzas para la defensa, se hicieron presentes a causa de la sorda lucha por la hegemonía naval que el Perú había conseguido durante 1862-1866. Wagner ha hecho una imparcial apreciación del asunto[552], como es también la que Burr da apoyándose en fuentes chilenas. Según este último autor la protesta que en Londres presentó nuestro agente diplomático fue considerada por el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile como un acto de "mala disimulada hostilidad"[553], "mientras los peruanos, por su parte, se mostraban indignados por la 'deslealtad' de Chile"[554] y expresaban que gracias al arreglo que tal país había concertado "se reforzaría la posición española en las futuras negociaciones de paz, y que Chile estaba más interesado en incrementar su escuadra con respecto a la del Perú que en prepararla para un posible encuentro con España". Lo cierto fue que no todo el país del Sur apoyó al Gobierno en el procedimiento que había empleado para sacar de Inglaterra las corbetas. La interpelación parlamentaria a que se sometió a los ministros, que desde su planteamiento utilizó términos duros, no resultó placentera para Errázuriz (Marina) y Vargas Fontecilla (Relaciones Exteriores), especialmente frente a la acometida de Marcial Martínez, quien por entonces representaba a Cauquenes en la Cámara de Diputados. Este expresó que el convenio con España se había conducido "de una manera indigna, indecorosa"; que constituía "una paz disfrazada y vergonzante" celebrada en forma clandestina. Antes de terminar la acusación que hizo al Gobierno en el recinto de la Cámara, Martínez se preguntó si "¿quedará satisfecho el pueblo peruano de la conducta que se ha observado?" En cuanto a las explicaciones de los dos ministros, desde el punto de vista de la tramitación que había seguido la iniciativa chilena tuvo un respaldo que si en verdad no era muy sólido tenía que aceptarse ante la

falta de eficacia con que había procedido el Encargado de Negocios del Perú en Londres. Lo interesante fueron ciertas declaraciones formuladas en la Cámara por esos dos altos funcionarios gubernativos. El ministro de Marina expresó: "La Cámara no puede perder de vista que el interés y el honor del país exigen que Chile esté representado en el mar, cual conviene a sus antecedentes, y que no puede continuar haciendo un papel ridículo, sosteniendo sólo cuatro buques insignificantes en el mar Pacífico, que baña toda la larga extensión de su territorio. El país tiene el lejítimo derecho de esperar que su pabellón, el pabellón más glorioso de las Repúblicas de origen español, figure noblemente en el Pacífico, manteniendo siempre la preponderancia que le es debida; y el Gobierno aspira a realizar esta noble y justa ambición". En cuanto al ministro de Relaciones Exteriores, dijo: "...El Gobierno de Chile necesitaba acrecentar sus fuerzas navales , como lo acaba de manifestar mi honorable colega..."[555].

En el área del Pacífico los dos últimos años de la década de los sesentas, en lo referente a acontecimientos marítimos transcurrió en una calma chicha que bien podía presagiar una tempestad. En cuanto al problema diplomático con España fue resolviéndose por sí solo, quizás a causa de la desaparición de algunos personajes que habían desempeñado papel importante en el mismo, y también con la aparición de otros nuevos que veían el asunto con un criterio más prágmatico. O'Donnell y Narváez murieron en la Península con diferencia de seis meses (5 de noviembre de 1867 y 23 de abril de 1868), y surgieron Topete, iniciando la caída de Isabel II mediante el levantamiento de Cádiz, Serrano venciendo a las fuerzas gobiernistas en Alcolea, y este y Prim tomando a su cargo el gobierno provisorio. Entre nosotros se estabilizó la situación política. Desapareció el peligro que asomaba en el rumor que el Ministro de Estados Unidos en Santiago anunciaba a su gobierno en enero de 1868, al darle a conocer que existía la posibilidad de que Chile se apoderara del *Huáscar* y la *Independencia*[556]; y hubo elecciones que llevaron a Balta a ocupar el sitio que Prado había dejado vacante, el 2 de agosto de 1868.

La escuadra adoptó una rutina de mantenimiento de largo alcance, ya que se habían alejado las posibilidades de nuevas operaciones de guerra. La corbeta *América* y el vapor *Meteoro* fueron atendidos en cuanto a sus calderas la primera y en su relación con esto mismo y calafateo el vapor[557]. En la *Unión* también se

recorrieron las calderas pero al mismo tiempo se atendieron importantes asuntos del personal de dotación, especialmente de los fogoneros[558]. Como se ha mencionado en otros capítulos de este libro, y como se explica en el Apéndice del Capítulo IX, que contiene la relación pormenorizada del material a flote, aumentó el número de buques de guerra, merced a la adquisición de los monitores a los que se llamó *Atahualpa* y *Manco Cápac*, pero a precio muy elevado y a costa de prolongadas y tediosas negociaciones que al parecer no siempre estuvieron apropiadamente conducidas. Además, después de hecha la adquisición, la que se realizó mediante un contrato celebrado en Lima, el 4 de octubre de 1867, entre el coronel Mariano Pío Cornejo (ministro de Guerra y Marina) y Alejandro Swift y Cía., tal negociación fue denunciada como ilegal, se nombró una comisión especial de investigación, en el Congreso de los Estados Unidos, y hubo serias acusaciones contra el Secretario de Marina de ese país, como se puede constatar en el informe de Mr. Jenkes y en los documentos que lo acompañan, que el gobierno del Perú hizo traducir al español. Una larga exposición presentada por el Ministro en Washington al Secretario de Estado, el 8 de mayo de 1868, pidiendo se dejaran salir los buques comprados y prometiendo dar seguridades que "no atacarían ni molestarían a los buques de otras naciones"[559] no dio ningún resultado, quizás porque el Ministro de España en Washington se opuso a que se concediera tal permiso, mediante comunicaciones de 23 de mayo, 30 de junio y 29 de julio de 1868[560]. Tampoco fue atendida otra larguísima comunicación (treinta páginas) que nuestro ministro envió al Secretario de Estado el 28 de julio de 1868[561]. El 24 de noviembre, por fin, la Legación de España retiró su oposición, en aras de la buena armonía, según expresó, y aunque en lo principal el asunto quedó resuelto, surgieron nuevas complicaciones con respecto al buque auxiliar *Havana*[562] que se eliminaron después de un mes de trámites. Pero si nuestra escuadra aumentó en dos unidades, tuvo la desgracia de perder uno de sus mejores buques: la flamante y magnífica corbeta *América* que el 20 de junio de 1868 salió con el *Tumbes* hacia Islay, donde embarcaron tropa que transportaron a Arica, puerto en el cual la corbeta quedó aguardando órdenes del Prefecto de Moquegua, aprovechando la espera para limpiar tubos de calderas y desarmar algunas piezas de la maquinaria[563]. Mientras se hallaba en este puerto, durante la tarde del 13 de agosto de ese año, se produjo el fortísimo movimiento sísmico que asoló el sur

El capitán de navío don Ramón Ascárate, de larga y fecunda tarea naval que comenzó cuando, muy joven, formó parte de la expedición de Castelnau, y que terminó como excelente maestro de los guardias marinas.





El general presidente don Mariano Ignacio Prado presentado en un óleo de Germán Suárez Vértiz, existente en el Museo Naval del Perú.

del Perú y que fue seguido de una enorme honda de marea. En un capítulo anterior hemos expuesto detalles de esta tragedia. Como lo dijimos, la *América* se hallaba comandada por el capitán de corbeta Mariano Jurado de los Reyes y tenía como segundo comandante al teniente primero Carlos Ferreyros. El primero de ellos perdió la vida en su buque, al que volvió de tierra a pesar del estado de agitación en que se hallaba el mar. Murió también el hermano del segundo comandante y del capitán de fragata Manuel Ferreyros, guardia marina Demetrio, así como otros 20 miembros de la dotación, cuando el alto oleaje llevó al buque en vilo para estrellarlo contra los arrecifes de la isla Alacrán y luego vararlo al norte de la población. El 14 de setiembre el gobierno dispuso la erección de un mausoleo en el cementerio capitalino, en reconocimiento de que el comandante de la nave "se hizo notable por su conducta heroica"[564].

Antes que llegara la década a su fin, en las áreas territoriales del Nororiente y del Sur la Marina de Guerra del Perú realizó las muy importantes obras de integración nacional, que se presentarán en los dos capítulos que siguen a este. Su noble y difícil tarea incrementó en tal forma su prestigio que pareció haber alcanzado el punto más alto al que había llegado una institución de su clase en el mundo hispanoamericano. Pero no era difícil advertir que no podría mantenerse largo tiempo en esa situación. Había fuerzas que arrastraban al degolladero a esa aparente prosperidad marítima, pues carecía el país de una base económica sólida. El origen y el resultado de esa coyuntura no estaba en la década de los sesentas, ni durante ésta se iba a producir la catástrofe nacional. El fenómeno deberá estudiarse en conjunto y como importante, si no principal, antecedente de la quiebra nacional que durante la década de los setentas sumió al Perú en la miseria y la derrota militar. De allí que no lo tratemos en este tomo, en el cual nos limitamos a aportar elementos informativos que puedan contribuir al estudio que la *Historia Marítima* presente en los tomos que siguen.

ANEXO A

Breve biografía del contralmirante J.R. Tucker, hasta 1867

John Randolph Tucker pertenecía a una familia acomodada de la que provenían varios legisladores, jurisconsultos y escritores, que habitaba en Virginia, zona geográfica que fue la que mayor número de hombres eminentes dio a los Estados Unidos durante la primera mitad del siglo XIX. Nació Tucker en 1812, año en que comenzó la guerra con Gran Bretaña (1812-1815) que tanta importancia tuvo para la marina norteamericana. El magnífico grupo de los oficiales que fueron sazonados en la *quasi*—guerra con Francia (1797 a 1800) así como en las expediciones contra los piratas del Mediterráneo, a pesar de la inferioridad numérica de buques del país puso en jaque a la poderosa Marina de S.M. Británica, no sólo en la región de los lagos pues en el Atlántico ganó decisivas victorias. Algunos años después que terminara este conflicto Europa reconoció la importancia naval norteamericana, y países tan orgullosos de sus fuerzas armadas como Prusia le pidieron misiones navales y enviaron oficiales a adiestrarse en los buques de guerra de los Estados Unidos. El lapso 1861-1865 resultó de esplendor naval norteamericano. Como creemos haberlo dado a conocer en capítulos precedentes, durante la guerra civil en este país la construcción naval, la artillería, las minas, los torpedos y los primeros submarinos, la condujeron a importantes innovaciones tácticas que imitaron las grandes potencias[565].

Le tocó a Tucker vivir, como profesional, la muy interesante evolución naval del lapso 1826-1865. En el 1° de junio de 1826, cuando contaba 15 años de edad, logró los despachos de guardia marina y el embarque en la fragata *Brandywine* perteneciente a la Escuadra del Mediterráneo. Más de diez años estuvo en ella y después durante seis años, aproximadamente, volvió al Mediterráneo como segundo comandante de la fragata *Cumberland*[566]. Estos quince años de permanencia en esa zona que era como un crisol en el que bullían ambiciones de asiáticos, africanos, europeos, etc., debieron ser muy valiosos para la formación integral de Tucker. En el campo profesional le fue dado servir en una región geográfica en la que cada año había una guerra, y esto mientras se desarrollaban en ella las batallas navales de Navarino, Sinope y Kimburn, y la caída de Sebastopol. En el aspecto diplomático el Mediterráneo era un hervidero de intrigas, tratados y convenciones con los cuales Francia, Inglaterra y Rusia ayudaban a bien morir al Imperio Otomano, luchando entre ellas las mejores pitanzas de la herencia.

El resto de la actividad profesional de Tucker antes de la Guerra Civil transcurrió en Méjico y Norfolk. Abordo del bombardero *Stromboli* (como primer teniente y después como comandante) hizo la campaña de Méjico (1846-1848) tomando parte en la captura de Tobasco y en otras operaciones. En 1855, ya con el grado de capitán de fragata, comandó el buque de línea *Pennsylvania* y luego fue oficial de armamento del arsenal de Norfolk (1861)[567]. Era este último un puesto de importancia dado el adelanto a que había llegado la artillería norteamericana.

ANEXO A

Como es sabido, durante la Guerra de Secesión el Estado de Virginia se alineó con los sureños. Tucker presentó su renuncia al Departamento de Marina (norteño) y pasó al de los confederados, con el mismo grado que había tenido. "Sólo la más sincera convicción de que su mayor deber lo obligaba a sacrificarse, pudo haber inducido a un oficial de la posición de Tucker a dejar una marina ilustre, para entrar al servicio de un pueblo que no tenía ni buques ni marineros", dice Rochelle 568. Ciertamente el Sur carecía de marina pero la improvisó eficazmente con unos cuantos jefes y oficiales de la calidad de Tucker. A nuestro hombre le tocó primero comandar el *Patrick Henry*, un vapor de ruedas de 1,400 toneladas y 150 hombres de tripulación al que se le había artillado con un cañón giratorio de 10 pulgadas, uno de 8 pulgadas y 10 32 pdr. de largo medio, vapor que parece haber sido el primer buque al que se le colocó en los costados un blindaje de hierro[569]. Más de un año estuvo con este buque en la escuadrilla que en el río James tenía por misión negar al enemigo, estacionado en Newport News, el acceso a Richmond, que era la capital sureña. Durante tal lapso, dos veces bajó audazmente a medirse con los buques y baterías de la zona[570], y tomó parte en las dos batallas de Hampton Roads que todos los historiadores navales mencionan porque en ellas hicieron su aparición buques que por entonces resultaron desconcertantes en cuanto a la estructura de su casco y el poder ofensivo y defensivo que poseían. El 7 de marzo de 1862, al mando de una escuadrilla de tres buques, Tucker empieza a bajar el James hacia Newport News en donde tenía una cita con una fragata recortada que en Norfolk había sido convertida en monitor (*Virginia*). Este buque era "tan ingobernable como el Arca de Noé", según uno de sus oficiales, y tenía la apariencia de "una tortuga con una chimenea sobre el lomo", de acuerdo con otra apreciación. Los buques sureños logran rebasar las baterías terrestres, unirse al *Virginia* y empeñarse en la batalla. En la lucha que sigue, con un golpe de espolón el monitor parte en dos a la *Cumberland*, y con una andanada barre la *Congress* que encalla al tratar de huir, suerte que también les toca a otros buques norteños. Los atacantes aprovechan la situación para herir eficazmente a sus enemigos, aunque exponiéndose a un grave peligro. El *Patrick Henry* recibe el fuego concentrado de dos baterías de tierra y del *Minnesota*, que le inutiliza las calderas. Sacado de la línea de fuego a remolque, repara una de las calderas y vuelve a la lucha, incendiando a la encallada *Congress*. Cuando a la puesta del sol termina el primer día de batalla, queda un testimonio, dice Foote, "de que los altos y orgullosos buques de línea y fragatas de hinchadas velas y elevados costados en los que relampaguean andanadas de cientos de cañones, pronto desaparecerían con toda su belleza y antigüedad"[571]. Al día siguiente Tucker está nuevamente con sus buques en la línea de fuego en la cual ha amanecido un buque sin mástiles, sin chimenea y al parecer sin cañones. Es el *Monitor*, la versión norteña del *Virginia*. En esta oportunidad, como le sucede al resto de buques norteños y sureños, poco es lo que el *Patrick Henry* puede hacer. Tienen que limitarse a contemplar el primer duelo que en el mundo se realiza entre buques acorazados. Sale luego Tucker a convoyar el *Virginia* hasta Norfolk y regresa a su estación del río James el 20 de abril[572].

El alto comando de los confederados había decidido abandonar Norfolk. Esta evacuación iba a dejar elementos utilizables por los buques norteños que hasta entonces bloqueaban ese puerto. Tucker y los suyos sacaron de Norfolk todo lo que pudieron, y aumentaron al máximo las fuerzas del río James en el cual seis

buques, más el *Monitor*, habían logrado hundir varias unidades sureñas. Ante la orden de evacuación no quedó más remedio que dar barreno al *Jamestown* y otras unidades pequeñas, en medio del río, y montar en Drewry's Bluff los cañones de ese buque, del *Virginia* y del *Patrick Henry*. El 15 de mayo de 1862 la escuadra norteña atacó con fuerza. Se produjo un feroz cañoneo que duró cuatro horas y media pero que no logró abrir ninguna brecha que permitiera a los unionistas avanzar sobre Richmond[573].

En agosto del mencionado año 1862 el alto comando sureño decidió utilizar los servicios de Tucker en otro importante teatro de operaciones: Charleston. En este lugar acababa de ponerse en servicio el acorazado a vapor *Chicora*, armado con dos cañones de 9 pulgadas y dos de 6 pulgadas, en casamatas. Nombran a Tucker su comandante y el buque se incorpora en la escuadra que está a cargo del contralmirante Duncan N. Ingraham, quien enarbola en el *Palmeto State* la insignia de su posición, la que en marzo de 1863 va a pasar a manos de Tucker quien un mes antes había sido promovido a capitán de navío[574].

Apenas Tucker llega a Charleston entra en acción bélica (enero de 1863) batiendo, en compañía del *Palmeto State*, a los diez buques de madera que sostienen el bloqueo[575]. Esta ofensiva naval sureña produce el levantamiento temporal del bloqueo. Pero pronto los unionistas vigorizan sus fuerzas mediante la llegada del blindado *New Ironside* y seis fuertes monitores. Sabedores los confederados que no cabe la posibilidad de que vengan a Norfolk en su ayuda otros buques sureños, aguzan su ingenio para crear una red defensiva del puerto, que compense en algo la inferioridad numérica de sus buques. La forma en que procedieron, logrando sostenerse en fuerza dos años más, es digna de estudio porque se asocia con nuevas armas navales y hay nueva adaptación táctica de algunos elementos antiguos, que veremos empleados por el Perú en 1866, en su guerra con España. Dueños del mar los unionistas, su táctica es dinámica utilizando la artillería gruesa de sus monitores en un bombardeo reiterado y masivo a los fuertes que defienden la entrada[576]. Tucker, en cambio, sólo puede emplear sus elementos navales utilizando una táctica casi estática. Los canales de entrada al puerto se cubren de obstáculos sumergidos (líneas de estacas, cabos y calabrotes tendidos bajo la superficie del agua, triángulos de madera unidos por rieles, balsas semisumergidas de las que penden granadas). Los canales se han marcado mediante boyas, de acuerdo con sus distancias a una línea de base, para facilitar el fuego de los cañones, y están sembrados de minas submarinas (las que por entonces reciben el nombre de "torpedos") de varias clases (con flotadores algunas, y en ciertos casos con cargas de 2,000 libras de pólvora que pueden hacerse explotar eléctricamente). Todo lo anterior constituye una defensa "formidable", según dos de los jefes atacantes[577]. Tarea igualmente eficaz realiza Tucker para preparar embarcaciones menores que aprovechando la oscuridad se acerquen a los buques enemigos para volarlos. Empieza usando botes a remo que llevan, a manera de espolón, varas largas en cuyo extremo exterior se ha colocado una granada[578]. Luego, gracias al patriotismo de un ciudadano de Charleston, usa un vaporcito de 50 pies, y de nombre *David*, que lleva una carga de percusión colocada también en un palo que sale de la proa, con la cual ataca al *New Ironside* y lo daña malamente. Después proliferan en Charleston los "botes torpederos" estilo *David*, los que preocupan en tal forma a la escuadra bloqueadora que su almirante pide a Washington que se le provea de "Davids". Pero la eficiencia profesional de

Tucker no se agota allí, ya que resulta un precursor del empleo táctico de los submarinos, como consecuencia del interés con que el general en jefe de esa zona militar hace traer de Mobile la embarcación que el ciudadano H. L. Hunley ha hecho construir, y que lleva su nombre. Se trata ahora de un verdadero submarino, ya que tiene tanques de lastre que se inundan mediante válvulas y se achican con bombas, así como posee un manómetro de mercurio para apreciar la profundidad de inmersión y un dispositivo mecánico que mediante el esfuerzo muscular de ocho personas de su dotación mueve una hélice propulsora. Se ilumina el submarino mediante una vela de esperma cuya llama sirve para indicar la cantidad de aire respirable que existe en el interior. Después de someter al submarino a varias pruebas se le conduce por tierra a Charleston (7 de agosto de 1863) y se le tripula con personal del buque de Tucker, con quienes se hunde a los pocos días a causa de una maniobra desafortunada que un vapor ha realizado en el muelle. Se le reflota pero a poco se va nuevamente a pique. Otra vez se le saca del fondo del mar y el 17 de febrero de 1864 vuelve a entrar en acción. El blanco escogido es el *Housatonic*, bergantín de guerra, a vapor, que está fondeado con los otros buques bloqueadores. Sin experimentar ninguna dificultad, el *H.L. Hunley* hace con éxito su aproximación nocturna y pasa por debajo del buque, remolcando el torpedo cilíndrico que va al extremo de un cabo que se amarra a la popa del submarino. Como el *H.L. Hunley* ha seguido navegando, llega un momento en que el torpedo choca con el casco del bergantín y estalla por percusión, debajo de la línea de agua y a la altura del palo mesana, hundiendo rápidamente al *Housatonic*. Es la primera vez en la historia naval del mundo que un submarino hunde en combate a un buque de guerra. Fue gracias a los esfuerzos del personal que Tucker alentó con su ejemplo, que en buena parte Charleston se mantuviera hasta 1865 en poder de la Confederación. La tenacidad con que impidió que el almirante Dahlgren (comandante de la escuadra bloqueadora) recogiera los laureles de los vencedores, quizás influyó más tarde (y en el Perú) de manera perjudicial para Tucker[579].

El 5 de febrero de 1864 las calderas del *Chicora* resultaron inutilizadas y como no había en Charleston los elementos para repararlas, el buque quedó como batería flotante, añadiéndose esta disminución de fuerzas al debilitamiento defensivo de la plaza y a la amenaza de que las tropas del general Sherman pudieran cortarle sus líneas de comunicaciones terrestres. Estos temores obligaron a abandonar Charleston. El 13 de ese mes Tucker evacuó hacia Wilmington 300 hombres de las dotaciones de la escuadra y del apostadero naval, y el 18, después de echar a pique a todos los buques, al mando del personal naval de la zona salió de Charleston en demanda de Wilmington. Al enterarse que los enemigos habían cortado la línea férrea emprendió a pie una marcha de 125 millas hacia Fayette Ville[580]. En este lugar se le ordenó que con toda la marinería del área formara la Brigada Naval y que la llevara a Richmond[581]. Su permanencia en Richmond no duró mucho. Tucker asumió el mando de los efectivos navales que defendían Drewry's Bluff. Mientras permaneció en este lugar las fuerzas terrestres abandonaron precipitadamente Richmond sin que se diera a saber a Tucker este hecho. El 5 de abril, al ver que el fuego consumía los buques que el contralmirante Semmes había mandado incendiar, a la cabeza de la Brigada Naval Tucker se incorporó en las tropas del general Ewell, que formaban la retaguardia del ejército de Curtis Lee[582] y con ellas participó en la batalla de Sailor's Creek

mediante la cual se intentó proteger la retirada hacia el Oeste. Tucker y su gente rechazaron los asaltos a su línea defensiva y no cesaron de combatir a los *yankees* hasta que todas las tropas de Ewell no se habían rendido[583]. Enviado como prisionero de guerra a Fort Warren, cuando cesaron completamente las hostilidades se le puso en libertad y pudo dedicarse a rehacer su fortuna. Probablemente favorecido por su posición social, a pesar del abundante desempleo que por entonces existía la *Southern Express Company* le ofreció la agencia de Raleigh (North Carolina), posición que ocupaba cuando la Legación del Perú en Washington le propuso una contrata[584].

ANEXO B

Lista de los principales documentos oficiales relacionados con el comando en el Perú del almirante Tucker, que se encuentran en el Archivo Nacional de los Estados Unidos

NAUS. United States Ministers to Peru. T. 52, r. 21. Hovey al Departamento de Estado, 21 de agosto de 1866; Stanley a Pearson, Valparaíso 16 de octubre de 1866; Pearson a Hovey, Callao, 25 de octubre de 1866; Hovey a Relaciones Exteriores, Lima, 26 de octubre de 1866; Relaciones Exteriores a Hovey, Lima, 27 de octubre de 1866; Hovey a Departamento de Estado, Lima, 14 de noviembre de 1866; Hovey a Relaciones Exteriores, Lima, 26 de noviembre de 1866; Hovey al Departamento de Estado, Lima, 28 de noviembre de 1866; Departamento de Estado a Hovey, 6 de diciembre de 1866; Hovey a Dahlgren, Lima, 9 de enero de 1867; Dahlgren a Hovey, Callao, 11 de enero de 1867; Hovey al Departamento de Estado, Lima, 14 de enero de 1867; Relaciones Exteriores a Hovey, Lima, 7 de febrero de 1867; Comandante del *Powhatan* a Hovey, Callao, 8 de febrero de 1867; Hovey a Relaciones Exteriores, Lima, 8 de febrero de 1867; Relaciones Exteriores a Hovey, Lima, 8 de febrero de 1867; Comandante del *Powhatan* a Hovey, Callao, 16 de febrero de 1867. Hovey a Relaciones Exteriores, Lima,18 de febrero de 1867; Hovey al Departamento de Estado, 22 de febrero de 1867; Departamento de Estado a Hovey, 18 de marzo de 1867.

NAUS. Notes to Peruvian Legation in the United States, T 99, r. 78. Departamento de Estado a la Legación del Perú, Washington, 26 de noviembre de 1866; Departamento de Estado a Legación del Perú, Washington, 8 de diciembre de 1866.

NAUS. Notes from Peruvian Legation in United States, T 802, r. 3. Legación del Perú al Departamento de Estado (confidencial), Washington, 26 de octubre de 1866; Legación de los Estados Unidos al Ministro de Relaciones Exteriores, Lima, 26 de octubre de 1866; Ministerio de Relaciones Exteriores a Legación de los Estados Unidos, Lima, 27 de octubre de 1866; Legación del Perú al Departamento de Estado, Washington, 5 de diciembre de 1866; Legación del Perú al Departamento de Estado, Washington, 5 de diciembre de 1866.

NAUS. Letters from Pacific Squadron. M 89, r. 47. Pearson al Secretario de Marina, Callao, 21 de agosto de 1866; Stanley a Pearson, Valparaíso, 16 de octubre de 1866; Pearson al Secretario de Marina, 25 de octubre de 1866; Pearson al Ministro de Estados Unidos en Lima, Callao, 25 de octubre de 1866; Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, al Ministro de los Estados Unidos en Lima, Lima, 27 de octubre de 1866; Dahlgren a Secretario de Marina, Panamá, 12 de diciembre de 1866, Hovey a Dahlgren, Callao, 10 de enero de 1867; Dahlgren a Hovey, Callao, 10 de enero de 1867; Dahlgren a Secretario de Marina, Callao, 3 de febrero de 1867; Dahlgren a Hovey, Callao, 8 de febrero de 1867; Pacheco a Dahlgren, Lima, 8 de febrero de 1867; Kilpatrick a Dahlgren, Valparaíso, 15 de febrero de 1867; Dahlgren a Hovey, Callao, 16 de febrero de 1867; Dahlgren al Secretario de Marina, Callao, 19 de febrero de 1867; Dahlgren al Secretario de Marina, Callao, 26 de febrero de 1867; Dahlgren a Kilpatrick, Callao, 5 de marzo de 1867; Dahlgren al Secretario de Marina, Callao, 12 de marzo de 1867; Memorándum resumiendo la situación del asunto Tucker-Stanley, según el Departamento de Estado; del 14 de marzo de 1867.

ANEXO C

Cuadros numéricos y listas nominales. Así como por grados y cargos, de todo el personal relacionado con la Marina de Guerra del Perú que asistió a los combates de Abtao (7 de febrero de 1866) y del Callao (2 de mayo de 1866)

Estas relaciones se basan principalmente en: (a) los partes oficiales del combate del Callao, publicados en 1866 en el libro de J.G. Urrea, testigo de la acción de armas; (b) el libro manuscrito e inédito que contiene los documentos relacionados con la Junta Calificadora de los Vencedores de Abtao y 2 de Mayo de 1866, nombrada por decreto supremo de fecha 20 de febrero de 1869, que formuló una relación de los asistentes a esas acciones de armas, así como el resultado de la revisión de esas listas de revistas, realizada por la junta del mismo nombre anterior que terminó su cometido el 18 de junio de 1870; c) el libro que figura en nuestro Archivo Histórico Naval con el nombre "Tomas de Razón de los Diplomas de Abtao.— 1867", que contiene la relación de todos los peruanos y de algunos chilenos que formaron parte de las dotaciones de los buques peruanos que constituían la mayoría de la Escuadra Aliada; (d) otros documentos pertenecientes al Archivo Histórico de la Marina de Guerra; y (e) varias otras informaciones sueltas recogidas en diversas fuentes. En lo que se refiere a los presentes cuadros estadísticos y relaciones numéricas, que sepamos no tienen antecedentes.

Se acompaña al final del Anexo una lista alfabética, para comodidad del lector. Para cada uno de los nombres que aparecen en las relaciones de buques y defensas terrestres, se consignan en las listas el apellido, clase militar, o posición, o empleo y el nombre de la persona así como el lugar que ocupó durante el combate de Abtao o durante el combate del 2 de mayo. Las abreviaturas "U" y "RO" en estas listas significan, respectivamente: 'Urrea' o 'Relación Oficial', lo que indica la fuente principal de información que se ha utilizado en cada caso. Mediante llamadas numéricas que se colocan al final de cada una de las relaciones, se dan a conocer las diferencias que en cuanto a los documentos hemos encontrado en los nombres, apellidos, clases militares, o posiciones. Aparecen también en la lista alfabética los lugares en que las personas estuvieron durante los combates, según lo que figura en los documentos originales que hemos consultado, lo que permite precisar más los datos relativos al combate del 2 de mayo mediante el examen de las listas parciales que hemos formulado por buques y por puestos terrestres de combate.

CONTENIDO EN RELACION CON EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

1) Totales numéricos por grados y clases de actividades del personal naval que hubo en buques y defensas terrestres durante el combate del 2 de mayo de 1866 en el Callao.
2) Relación de los miembros de la Armada Nacional heridos y muertos en el combate del Callao, el 2 de mayo de 1866.
3) Cuadro-resumen numérico del personal del ramo de Marina que tomó parte en el combate del Callao, el 2 de mayo de 1866.

4) Personal que dotó el vapor *Tumbes* durante el combate del Callao (2 de mayo de 1866).
5) *Id.* del vapor *Sachaca.*
6) *Id.* del monitor *Loa.*
7) *Id.* del monitor *Victoria.*
8) *Id.* del vapor *Colón.*
9) Personal del ramo de Marina que estuvo en la Torre de La Merced durante el combate naval del Callao (2 de mayo de 1866).
10) *Id.* en la Torre de Junín.
11) *Id.* en el Cañón del Pueblo.
12) *Id.* en el Fuerte Santa Rosa.
13) *Id.* en el Fuerte Ayacucho.
14) *Id.* en la Batería Independencia
15) *Id.* en la Batería Abtao.
16) *Id.* en la Batería Provisional.
17) *Id.* en la Batería Chacabuco.
18) *Id.* en la Batería Maipú.
19) Personal del ramo de Marina que estuvo en otros lugares que no fueron ni buques ni línea terrestre de fuego, durante el combate del Callao (2 de mayo de 1866).
20) Relación nominal del Batallón 2º de Marina que estuvo en el combate del Callao el 2 de mayo de 1866.

TOTALES NUMERICOS POR GRADOS Y CLASES DE ACTIVIDADES DEL PERSONAL NAVAL QUE HUBO EN BUQUES Y DEFENSAS TERRESTRES DURANTE EL COMBATE DEL 2 DE MAYO DE 1866 EN EL CALLAO

Capitanes de navío	3	Maquinistas e ingenieros	21
Capitanes de fragata	7	Oficiales de mar	65
Capitanes de corbeta	15	Artilleros de preferencia	28
Tenientes primeros	17	Artilleros ordinarios	30
Tenientes segundos	15	Marineros	204
Alfereces de fragata	28	Fogoneros	21
Guardias marinas	46	Carboneros	15
Capitán de artillería de marina	1	Caldereros	2
Oficiales de guarniciones	23	Grumetes	41
Cuerpo Político: Cirujanos	11	Pajes	22
Cuerpo Político: Contadores	4	Tropa (guarnición)	76
		Patrones	2
		Otros	8
Cuerpo Político: Otros	8	TOTAL	713
		EN OTROS LUGARES	76
		TOTAL GENERAL	789

Resumen numérico del personal del Ramo de Marina que tomó parte en el Combate del Callao, el 2 de Mayo de 1866

	BUQUES						*DEFENSAS TERRESTRES*											
	Tumbes	*Sachaca*	*Loa*	*Victoria*	*Colón*	*Total de buques*	*Torre La Merced*	*Torre Junín*	*Cañón del Pueblo*	*Fuerte Sta. Rosa*	*Fuerte Ayacucho*	*Batería Independencia*	*Batería Abtao*	*Batería Provisional*	*Batería Chacabuco*	*Batería Maypú*	*Total en cañones*	*Total general*
Caps. de navío	1					1	1			1							2	3
Caps. de fragata									3	3						1	7	7
Caps. de corbeta	2	2	2	1		7		1	2	1	3			1			8	15
Ttes. primero	1	1	1	1	1	5		1	6	3	1					1	12	17
Ttes. segundo	5	3	1	2	1	12			1		1	1					3	15
Alfs. de fragata	3	2	4	2	3	14	6	1	3	2	1					1	14	28
Guardias marinas	8	13	7	4	7	39			3	1	1			1	1		7	46
Cap. Art. Mar.		1				1												1
Plana My.	3		1	1		5												5
Guarniciones Plana Mr.	6	2	8		2	18												18
Cirujanos	1	1				2	2	2		1	1	1	1			1	9	11
Cuerpo político			1	1	2	4			3	1							4	8
Contadores	2	1			1	4												4
Maqus. e Ings.	5	3	7	3	3	21												21
Ofs. de mar	9	6	12	6	7	40	2	3		2	2	13	1	2			25	65
Arts. preferencia	3	4	2	4	9	22	2			4							6	28
Arts. ordinarios	6	3	6	5	7	27				3							3	30
Marineros	41	10	14	6	10	81	28	21		43	22	1	1	6		1	123	204
Fogoneros	8	3	5	2	3	21												21
Carboneros	3	2	4	3	3	15												15
Grumetes	6	9	18	5	3	41												41
Pajes	7	5	7		3	22												22
Tropa (guarniciones)	33	18	14		11	76												76
Caldereros			2			2												2
Patrones de falúas					2	2												2
Otros		1	4		3	8												8
Totales parciales	153	90	120	46	81	490	41	29	21	64	33	16	3	10	1	5	223	713

Nota 1.— En estos totales no figura el "personal del ramo de Marina que estuvo en otros lugares..." (*Vide*) que aparece en la relación especial que se consigna a continuación. Este total ascendió a 76, de manera que el total general debe considerarse de 189 y no de 713.

Nota 2.— Del personal que componía el Batallón 2º de Marina, que aparece en la lista respectiva que se halla a continuación, en el cuadro numérico sólo se ha considerado la tropa que estaba en servicio de guarnición abordo de los buques el día del combate. Sin embargo, se hallaban en el área de la acción de armas todos los otros miembros del batallón, que deben agregarse, como se ha hecho en la lista oficial con la tropa que se destacó en este lugar. De ser así, el total general no sería 789 sino 858.

ANEXO C

RELACION DE LOS MIEMBROS DE LA ARMADA NACIONAL HERIDOS Y MUERTOS EN EL COMBATE DEL CALLAO, EL 2 DE MAYO DE 1866

Capitán de navío Alejandro Muñoz
Capitán de navío José María García
Capitán de fragata graduado Raimundo Cárcamo (muerto)
Capitán de corbeta graduado José Sanchez Lagomarsino
Teniente primero graduado Manuel Cárcamo (muerto)
Alférez de fragata Juan Antonio Villamar (muerto)
Guardias marinas Gumersindo Calderón, José Manzanares y Nemecio Reyes.

PLANA MENOR

Marineros Francisco Hurtado, Jacinto Loreto, Miguel Huambachano y Domingo Reyes (muertos), Evangelista Gonzáles, Francisco Alvarez, Nasario Verona, Pedro Navarro, José Barba, José C. Figueroa, Casimiro Castro, José Cecilio Carrión, Eugenio Esquivel, Manuel Santisteban, Pedro Reyes, José Mariño, Celedonio Arriaga.

PERSONAL QUE DOTO EL VAPOR *TUMBES* DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Capitán de navío Montero, Lizardo (RO 112; U 67)
Capitán de corbeta Garrido, Juan Manuel (RO 76; U—)
Capitán de corbeta Raygada, Juan José (RO 161; U 67)
Teniente primero Charún, Francisco (RO 53; U 67)
Teniente segundo Chávez, Julio (RO 53; U 66)
Teniente segundo[1] Carvajal, Melitón (RO 30; U 66)
„ „ Dufoo, Juan (RO 57; U 69)
„ „ Otoya, Teodoro (RO 135; U 69)
„ „ Espinosa, Manuel Ignacio (RO 63; U 67)
Alférez de fragata Delgado, Manuel C. (RO 57; U 66)
„ „ Medina, Francisco (Ro 112; U 67)
„ „ Pilot, José B. [2], [3] (RO 112; U 66)

Total	capitán de navío	RO 1; U 1
"	capitán de corbeta	RO 2; U 1
"	teniente primero	RO 1; U 1
"	teniente segundo	RO 5; U 5
"	alférez de fragata	RO 3; U 5

---

(1) En U. "ex-teniente 2°"
(2) En U. Pitot, José
(3) *Vide* Pitot, en Guarnición

Guardias marinas:

Balbuena, Manuel (RO 17; U 68)
Calderón, Gumercindo (RO 30; U 68)
Forcelledo, Francisco, [1] (RO 69; U 66)
Jiménez, Julio (RO 98; U 68)
Manzanares, José (RO 112; U 68)
Pareja, Ricardo (RO 141; U 68)
Rosell, Mariano G. (RO 161; U 67)
Rengifo, Manuel (RO 161; U 68)
Yaque, Exequiel (RO—; U 68)

Total guardias marinas RO 8; U 9

Maquinistas:

Segundo maquinista	Forbes, John[2]	(RO 69; U 68)
Primer maquinista	Graoney, Teodoro [3]	(RO 76; U 68)
Tercer „	Geain, John [4]	(RO 76; U 68)
Segundo „	Jameson, Steward	(RO 98; U—)
Cuarto „	Portocarrero, Santiago [5]	(RO 141; U 68)

Total maquinistas RO 5; U 4

(1) En U Forcelledo, Francisco figura como alférez de fragata
(2) En U Forbes figura como 2° ingeniero
(3) En U Graoney figura como 1er ingeniero
(4) En U Gahan figura como 3er ingeniero. (Debe ser Grahn)
(5) En U Portocarrero figura como 4° ingeniero

Cuerpo Político:

Cirujano de primera	Távara, Santiago C.	(RO 192; U 68)
Contador	Mendiola, Jorge	(RO 112; U 66)
„	Osorio, Francisco	(RO 135; U 68)

Total Cirujano ..... RO 1; U 1
„ Contador ..... RO 2; U 2

Guarnición:

Coronel Abril, Máximo (RO 1; U—)
„ Pitot, José Benito (RO 141; U 66)
Mayor Larrañaga, Federico (RO 102; U 66)
Capitán graduado Calero, Manuel [1] (RO 30; U 67)
„ „ Sologuren, Carlos (RO 177; U 66)
Capitán Calvo, Manuel (RO —; U 67)
„ Raygada, Juan Manuel (RO 161; U 66)

(1) En U. figura Calvo, Pedro

ANEXO C

Teniente Espinosa, Pedro S.[2] (RO 63; U—)
„ Marchena, Froilán (RO 112; U 66)
Subteniente Perea, Andrés[3] (RO 141; U—)

Total Plana Mayor RO 3; U 2
Total Plana Menor RO 6; U 6

(2) En U. figura Espinosa, Pedro S. como alférez de fragata
(3) En U. figura Perea, Andrés como alférez de fragata

Oficiales de mar:

Segundo calafate Canales, Gregorio (RO 30; U 68)
Despensero, Castillo, José (RO 30; U 68)
Primer contramaestre Lara, Juan (RO 102; U 68)
Segundo condestable Muñoz, José (RO 112; U 68)
Maestre de víveres Talledo, José[1] (RO 192; U 68)
Primer guardián Rid, José (RO 161; U 68)
Segundo guardián Oesa, Bernardino (RO 135; U—)
Segundo carpintero Ponce, Carlos (RO 141; U 68)
Herrero Ordinola, Manuel (RO 135; U 68)
Segundo Guardián Casas, Bernardino (RO —; U 68)

Total oficiales de mar ... RO 9; U 9

(1) En U. Toledo, José (*Vide* marineros)

Artilleros de preferencia:

Antonio, Joaquín (RO 1, U 68)
Osma, Enrique (RO 135; U 68)
Rodríguez, Antonio (RO 161; U 68)

Total artilleros de preferencia... RO 3; U 3

Artilleros ordinarios:

Alzamora, Manuel (RO 1; U 68)
Barria, Felipe (RO 17; U 68)
Blanco, José (RO 17; U 68)
Matras, Manuel[1] (RO 112; U—)
Masías, Justo (RO 112; U 68)
Masías, Manuel[2] (RO—: U 68)
Bavaton, Juan[3] (RO 17; U 68)
Total artilleros ordinarios... RO 6; U 6

(1) En RO Matras, Manuel
(2) En U. Masías, Manuel
(3) En U. Baratón, Juan

Marineros:

Alvarez, Manuel (RO 1; U 68)
Adrián, Gregorio (RO 1; U 68)
Carpio, Mariano (RO 30; U 68)
Cervantes, Antonio (RO 30; U 68
Caravedo, Lorenzo (RO 30; U —)
Duque, Juan[1](RO 57; U 68)
Durán, Vicente (RO 57; U 68)
Espinosa, Ignacio (RO 63; U 68)
Esteban, José (RO 63; U 68)
García, Gregorio (RO 76; U 68)
Gómez, José Segundo (RO 76; U 68)
Gonzáles, Manuel[2] A. (RO 76; U 68)
Hernández, Juan (RO 89; U 68)
Joms, John (RO 98; U 68)
Jiménez, Lorenzo (RO 98; U 68)
La Rosa, José (RO 102; U 68)
Mendizábal, Manuel (RO 112; U 68)
Midell, Carlos[3] (RO 112; U 68)
Matinus, John (RO 112; U 68)
Miranda, Francisco (RO 112; U —)
Orellana, José (RO 135; U 68)
Paredes, José (RO 141; U 68)
Pérez, Pedro (RO 141; U 68)
Pizarro, Santiago (RO 141; U 68)
Rosao, Francisco[4] (RO 161; U 68)
Rivera. Pedro (RO 161; U 68)
Rodríguez, Juan (RO 161; U 68)
Rodríguez, Mateo (RO 161; U 68)
Ríos, Tiburcio (RO 161; U —)
Ríos, Luciano (RO 161; U —)
Romero, Manuel (RO 161; U —)
Sepúlveda, Adolfo (RO 177; U 68)
Santiváñez, Jesús (RO 177; U 68)
Segura, Narciso (RO 177; U 68)
Triju, Jorge[5] (RO 192; U 68)
Toledo, José María (RO 192; U —)
Verástegui, Manuel (RO 201; U —)
Vega, Santos (RO 201; U 68)
Vergara, Luis (RO 201; U 68)
Vites, Julián[6] (RO 201; U68)

---

(1) En U. Duque, José A.
(2) En U. Gonzáles, Juan A.
(3) En U. Mendel, Carlos
(4) En U. Rosas, Francisco
(5) En U. Tripi, Jorge
(6) En U. Bilca, Julián

Zapata, Adolfo (RO 215; U 68)
Johnson, Williams[7] (RO 98; U 68)

Total marineros (RO 41; U 35)

(7) En RO figura otro Johnson, Williams como artillero ordinario en el *Loa*.

Grumetes:

Aranda, Fermín (RO 1; U 68)
Bobio, Juan (RO 17; U 68)
Castro, Manuel (RO 30; U 68)
Montes, Faustino (RO 112; U 68)
Osorio, Manuel (RO 135; U 68)
Sánchez, José (RO 177; U 68)
Ríos, Toribio (RO —; U 68)
Romero, Manuel (RO —; U 68)
Caravedo, Lorenzo (RO —; U 68)
Toledo, José M. (RO —; U 68)
Miranda, Francisco (RO —; U 68)
Verástegui, Manuel (RO —; U 68)

Total grumetes ... RO 6; U 12

Fogoneros:

Boden, Santiago[1] (RO 17; U 68)
Bemitt, Edward[2] (RO 17; U 68)
Canivon, James[3] (RO 30; U 68)
Darne, Francisco (RO 57; U 68)
Giraldo, José (RO 76; U —)
La Riva, Fidel (RO 102; U —)
Moore, Hairon[4] (RO 112; U 68)
Shamon, Juan[5] (RO 177; U 68)

Total fogoneros ... RO 8; U 6

(1) En U. Berne, Santiago
(2) En U. Bennit, Edward
(3) En U. Cambor, James
(4) En U. Morre, Hairon
(5) En U. Chanon, Juan

Carboneros:

Martínez, Pablo (RO 112; U 68)
Plata, José (RO 141; U 68)
Salazar, Apolinario (RO 177; U 68)
Segura, Apolinario[1] (RO —; U 68)

Total carboneros ... RO 3; U 4

(1) En RO Segura, Apolinar

Pajes:

Barrios, José (RO 17; U 68)
Carvajal, Jacinto (RO 30; U 68)
Cubillas, Luis (RO 30; U 68)
Gamarra, Lorenzo (RO 76; U 68)
Pizarro, Domingo (RO 141; U 68)
Ríos, Luciano (RO 161; U 68)
Bellido, Mariano (RO 17; U 68)

Total pajes ... RO 7; U 7

Clases y tropa de guarnición:

Sargento 2°	Soto, Manuel (RO 177; U 69)
Cabo 1°	Torres, Manuel (RO 192; U 69)
„	Orellana, Federico (RO 35; U 69)
„	Molina, Vicente (RO 112; U 69)
Cabo 2°	Herrera, Hermenegildo (RO 89; U 69)
Soldado	Quispe, Toribio (RO 156; U 69)
„	Quispe, Julián[1] (RO 156; U 69)
„	Huamán, Bernardo (RO 89; U 69)
„	Urbano, Francisco (RO 199; U 69)
„	Cruz, Pablo de la (RO 30; U 69)
„	Ramírez, Federico (RO 161; U 69)
„	Soto, Manuel (RO 177; U 69)
„	Soto, Gregorio (RO 177; U 69)
„	Moncada, Mariano (RO 112; U 69)
„	Mongolaya, Mateo[2] (RO 112; U 69)
„	Malpartida, Francisco (RO 112; U 69)
„	Madueño, Manuel (RO 112; U 69)
„	Noa, Lucas (RO 131; U 69)
„	Gonzáles, Manuel (RO 76; U 69)
„	Chavarría, Domingo (RO 53; U 69)
„	Castillo, Mariano[3] (RO 30; U 69)
„	Vargas, Mariano (RO 201; U 69)
„	Vásquez, Marcelo (RO 201; U 69)

Total ...	sargento 2°	... RO 1; U 1
	cabo 1°	... RO 3; U 3
	cabo 2°	... RO 1; U 1
	soldados	... RO 23; U 23

(1) En U. Quispe, Julián, tambor
(2) En U. Mongolaya, Timoteo
(3) En U. Castilla, Mariano

ANEXO C

PERSONAL QUE DOTO EL VAPOR *SACHACA* DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Capitán de corbeta Astete, Luis Germán (RO 1; U 75)
Capitán de corbeta Raygada, Toribio (RO 16; U 75)
Teniente primero Robinson, Eduardo (RO 161; U 75)
Teniente segundo Terry, Francisco (RO 192; U 75)
Teniente segundo[1] Aljovín, Arístides (RO 1; U 75)
Alférez de fragata Raygada, Eugenio (RO 161; U 75)
Alférez de fragata Lagomarcino, Luis (RO 102; U 75)
Guardias marinas: Gómez, Manuel (RO 76; U 75)
Márquez, Pedro (RO 112; U 75)
Osorio, José M. (RO 135; U 75)
Pérez, Francisco (RO 141; U 75)
Pizarro, José (RO 141; U 75)
Puente, Manuel de la (RO 141; U 75)
Reyes, Juan (RO 161; U 75)
Ruiz, Raymundo (RO 161; U 75)
Vargas, Ricardo (RO 201; U 75)
Vargas, Eloy (RO 201; U 75)
Velásquez, Manuel (RO 201; U 75)
Walhlen, Carlos (RO 214; U 75)
Zapatel, Francisco (RO 215; U 75)

Total capitanes de corbeta	RO	2; U 2
teniente primero	RO	1; U 1
teniente segundo	RO	3; U 3
alférez de fragata	RO	2; U 2
guardias marinas	RO	13; U 13

(1) En la relación oficial se lee "Teniente 2° Alférez de fragata"

Capitán de artillería de marina Palacios, Juan B. (RO 141; U 75)

Oficiales mayores:
Cirujano 2ª. clase Villalobos, Manuel (RO 201; U 75)
Contador Mur, Adolfo (RO —; U 75)

Total oficiales mayores RO 1; U 2

Otros
Secretario de Marina Carrasco, A. B. (RO 30; U 75)

Maquinistas:
Segundo maquinista Rosell, Emilio García (RO 161; U 75)
Cuarto maquinista Glover, David (RO 76; U 75)
Tercer ingeniero Pizarro, Santiago (RO 141; U 75)
Primer maquinista Sibrinon, Williams (RO—; U 75)

Total maquinistas ... RO 3; U 4

Artillero de preferencia Bucachet, Joseph (RO 17; U —)
„ „ Guillén, Manuel (RO 76; U —)
„ „ Encalada, Juan (RO 63; U 76)
„ „ Vargas, Martín (RO 201; U 76)
„ „ Argumanes, Ignacio (RO —; U 76)

Total artilleros de preferencia RO 4; U 3

Artillero ordinario Francisco, Lorenzo (RO 69; U 76)
„ „ Galindo, Cayetano (RO 76; U 76)
„ „ Sifuentes, José (RO 177; U 76)
„ „ Pereda, José B. (RO —; U 76)

Total artilleros ordinarios RO 3; U 4

Segundo condestable Quinilato, Benedicto (RO —; U 76)
Oficial de mar Beltrán, Manuel[1] (RO 17; U 76)
Primer guardián Luz, José de la (RO —; U 76)
„ „ Constantino, Nicolás (RO 30; U —)
Primer calafate Martínez, Toribio (RO 112; U 76)
Segundo contramaestre Duarte, Manuel[2] (RO 57; U 75)
Maestre de víveres Wilson, Belisario (RO 214; U 76)
Cocinero Preciado, Angel (RO 141; U 76)

Total oficiales de mar ... RO 6; U 7

(1) En U. Beltrán, Manuel figura como "Sangrador"
(2) En U. Duarte, Miguel

Fogonero Alvarez, Rafael (RO 1; U 76)
„ Smith, Tomás (RO 177; U 76)
„ Torres, Julián (RO 192; U 76)

Total fogoneros ... RO 3; U 3

Carbonero Austria, José (RO 1; U 76)
Romero, Pablo (RO 161;U 76)

Total carboneros ... RO 2; U 2

Marinero Pérez, Salvador (RO 141; U —)
„ Aizcorbe, Manuel (RO 1; U 76)
„ Alzamora, Gregorio (RO 1; U —)
„ Cruz, Atanacio (RO 30; U 76)
„ Carrera, Francisco (RO 30; U —)
„ Farfán, José (RO 69; U 76)

ANEXO C

Marinero García, Ricardo (RO 76; U —)
„ Rodríguez, Manuel (RO 161; U —)
„ Villegas, José (RO 201; U —)
„ Bucachet, Jose[1] (RO 17; U 76)
„ Pradena, José María (RO 141; U —)

Total marineros RO 10; U 4

(1) En RO Bucachet, Joseph es "artillero de preferencia"

Grumete Galindo, Eusebio (RO —; U 76)
„ Coello, Jacinto (RO 30; U 76)
„ Flores, Antonio (RO 69; U 76)
„ Flores, Santos (RO 69; U 76)
„ Fitz Simon, Williams (RO 69; U —)
„ La Rosa, Juan de (RO 102; U 76)
„ Melgarejo, Manuel (RO 112; U 76)
„ Quintana, José (RO 156; U 76)
„ Ramos, Juan (RO 161; U 76)
„ Vivanco, José M. (RO 201; U 76)
„ Merino, José (RO —; U 76)

Total grumetes ... RO 9; U 10

Paje Castro, José (RO 30; U 76)
„ Galindo, Antonio (RO 76; U 76)
„ Mora, Lorenzo (RO 112; U 76)
„ Romero, Manuel (RO 112; U 76)
„ Sánchez, Julián (RO 177; U 76)

Total pajes RO 5; U 5

Guarnición:
Teniente de infantería Maldonado, Belisario (RO 112; U 75)
Subteniente Villamar, Manuel[1] (RO 201; U 75)
Sargento segundo Gonzáles, José Sebastián (RO 76; U 76)
Cabo 1° Gómez, Ramón (RO 76; U 76)
„ „ Gómez, José (RO 76; U 76)
Cabo 2° Valderrama, Manuel (RO 201; U 76)
„ „ Santurión, José (RO 177; U 76)
„ „ Valdivia, Manuel (RO —; U 76)
Soldado Apaza, Mariano [2] (RO 1; U 76)

(1) En U figura como Villamar, "ex-subteniente de infantería de marina".
(2) En U Apara, Mariano

Soldado Apaza, Agustín (RO 1; U 76)
„ Camasca, Celedonio (RO 30; U 76)
„ Durán, Manuel (RO 57; U 76)
„ Huamán, Saturnino [3] (RO 89; U 76)
„ Huamán, Bernardo (RO 89; U —)
„ Huamán, Francisco (RO 89; U —)
„ Galindo, Facio [4] (RO 76; U —)
„ Gutiérrez, Manuel (RO 76; U 76)
„ Manuel, Francisco (RO —; U 76)
„ Mayón, Celedonio [5] (RO 112; U 76)
„ Mosquera, Ambrosio (RO —; U 76)
„ Pacheco, Mariano (RO 141; U —)
„ Paraguay, Mariano (RO 141; U 76)
„ Manuel, Francisco (RO —; U 76)
„ Ramos, Manuel (RO —; U 76)
„ Sáenz, Benedicto[6] (RO 177; U 76)

Total guarnición ... Plana menor RO 2; U 2
Clases RO 5; U 6
Tropa RO 13; U 14

---

(3) En U Huamaní, Saturnino
(4) En U Galindo, Bonifacio
(5) En U Mayón, Lázaro
(6) En U Sánz, Benedicto

PERSONAL QUE DOTO EL MONITOR *LOA* DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Capitán de Corbeta Carrillo, Camilo (RO 30; U 70)
Capitán de corbeta Delboy, Ulises (RO 57; U 70)
Teniente primero Thorne, Carlos (RO 192; U 71)
Teniente segundo Collazos, Arístides (RO 30; U 70)
Alférez de fragata Coronel, Bernardo (RO 30; U 70)
„ „ La Torre, Carlos (RO 102; U 71)
„ „ Latorre Bueno, Felipe (RO 102; U 71)
„ „ West, Thor (RO 214; U 70)
Guardia marina Espinoza, Ruperto (RO 63; U 70)
„ Fonseca, José (RO 69; U 70)
„ Seguín, Enrique (RO 177; U 70)
„ Tafur, Manuel (RO 192; U 70)
„ Velarde, Carlos (RO 201; U 70)
„ Vidal, Manuel (RO 201; U 70)
„ Neira, Pedro E. (RO 131; U 70)
„ Rincón, Federico (RO —; U 70)

Total capitán de corbeta RO 2; U 2
„ teniente primero RO 1; U 1
„ teniente segundo RO 1; U 1
„ alférez de fragata RO 4; U 4
„ guardias marinas RO 7; U 8

ANEXO C

Maquinistas:

Primer maquinista Innes, James[1] (RO 95; U 70)
Tercer maquinista Black, George (RO 17; U 70)
Cuarto maquinista Barquet, Luis (RO 17; U 70)
Ingeniero Backus, Garrit S. (RO 17; U 72)
„ Florenco, N.[2] (RO 69; U 72
„ Matheus, Jorge (RO 113; U 72)
„ Perks, Eduardo (RO 142; U 72)
Segundo maquinista Jamisson, Steward (RO —; U 70)

Total maquinistas RO 3; U 4
„ ingenieros RO 4; U 4

---

(1) En U Mc Innis, James
(2) En U Florence, A.

Oficiales de mar:

Primer contramaestre Berna, Manuel (RO 17; U 70)
„ Pepino, Estéfano[1] (RO 141; U 71)
Segundo condestable Baldino, Carlos (RO 17; U 70)
Carpintero Calero, Cayetano (RO 31; U 71)
Segundo carpintero Rodríguez, Pedro (RO 161; U 70)
Carpintero Ruete, Francisco (RO 161; U 71)
Guardián Colán, Mariano (RO 31; U 71)
Primer calafate Ortega, José María (RO 135; U 70)
Cocinero Villegas, Apolinario (RO 201; U 70)
Maestre de víveres Egas, Rafael (RO 63; U 71)
„ Iañes, Benito (RO 95; U 70)
Guardián Nicolás, Jorge (RO 131; U 70)

Total oficiales de mar ... RO 12; U 12

---

(1) En U Pipino, Estéfano

Artilleros de preferencia:

Escudero, Carlos (RO 63; U 70)
Flores, Gerardo (RO 69; U 70)

Total artilleros de preferencia ... RO 2; U 2

Artilleros ordinarios:

Abad, Hipólito (RO 1; U 70)
Cruz, Juan de la (RO 30; U 70)
Delgado, Pedro (RO 57; U 70)

Salas, Manuel (RO 177; U 70)
Serrano, Ambrosio (RO 177; U 70)
Torres, Escudero (RO 192; U —)

Total artilleros ordinarios ... RO 6; U 5

Marineros:

Barragán, Manuel (RO 17; U 70)
Barrios, Juan (RO 17; U 70)
Camacho, Manuel (RO 31; U —)
Cantos, Federico (RO 30; U —)
Fernández, Juan (RO 69; U 70)
Guzmán, Pedro (RO 76; U 70)
Herrada, Juan (RO 89; U 72)
Mansilla, José (RO 112; U 70)
Mujica, Javier (RO 112; U 72)
María, José[1] (RO 113; U 72)
Ortega, Manuel (RO 135; U 70)
Palacios, Bartolomé (RO 142; U 72)
Tetrachini, Juan[2] (RO 192; U 70)
Rodríguez, Eustaquio (RO 162; U 72)

Total marineros ... RO 14; U 12

(1) Este es el único caso que hemos encontrado de un chino que sirviera en la marina por aquella época. El nombre debió ser realmente José María, que se ha empleado frecuentemente durante el siglo pasado.
(2) En U Tetraniche, Juan.

Carboneros:

Aguilar, Manuel (RO 1; U 71)
Gonzáles, Pedro (RO 76; U 71)
Portales, Mariano (RO 141; U 71)
Villanueva, Augusto (RO 201; U 71)

Total carboneros... RO 4; U 4

Fogoneros:

Fetzer, Henry[1] (RO 69; U 71)
Gonzáles, Manuel (RO 76; U 71)
Peterson, Williams (RO 141; U 71)
Rosamena, Santiago (RO 161; U 71)
Villalobos, Juan (RO 201; U 71)
Narváez, Germán (RO —; U 71)

Total fogoneros ... RO 5; U 6

(1) En U Fetter, Henry

ANEXO C

Grumetes:

Camacho, Manuel (RO —; U 70)
Cautos, Federico[1] (RO —; U 70)
Espinosa, José (RO 63; U 71)
Flores, Luis (RO 69; U 70)
Gómez, Manuel (RO 76; U 71)
Hernández, Manuel (RO 89; U 71)
Ivarios, José (RO 95; U 70)
López, Santos (RO 102; U 70)
Medina, Manuel S. (RO 112; U 70)
Ortega, Juan (RO 135; U 70)
Pacheco, Pablo (RO 141; U 71)
Quintanilla, Jesús (RO 156; U 71)
Reyes, Manuel (RO 161; U 70)
Rivas, Diego (RO 161; U 71)
Salas, Ignacio (RO 177; U 70)
Velásquez, Francisco (RO 201; U 71)
Victorio, José (RO 201; U 70)
Vásquez, Miguel (RO 201; U 71)
Valencia, Domingo (RO 201; U 71)
Valera, Raymundo (RO 201; U 71)

Total de grumetes... RO 18; U 20

(1) En RO Cantos, Federico

Pajes:

Arótegui, Pedro[1] (RO 1; U 71)
Castro, Marcelino (RO 31; U 71)
Elías, Fernando (RO 63; U 71)
Gutiérrez, Patricio (RO 76; U 71)
Muñoz, Inocente (RO 112; U 71)
Pinis, Manuel (RO 141; U 71)
Plácido, Manuel (RO 141; U 71)

Total pajes ... RO 7; U 7

(1) En U Aroatiga, Pedro

Otros:

Calderero Bell, John (RO 17; U 72)
„ Ramos, Manuel (RO 162; U 71)

Total caldereros RO 2; U 2

Practicantes de cirugía:

Dorregaray, Félix[1] (RO 57; U 71)
Heredia, José (RO 89; U 71)
Martínez, Felipe (RO 113; U 71)
Torres, Eudoro[2] (RO 192; U 71)

Total practicantes de cirugía RO 4; U 4

Civil Igarza, Claudio (RO 95; U —)

(1) En U Doregara, Félix
(2) En RO Torres, Escudero

Guarnición:

Sargento mayor graduado Salazar, Ciriaco (RO 177: U 71)
Capitán Noriega, Francisco (RO 131; U 71)
Teniente Rivero, José E. de (RO 161; U 70)
Subteniente Nirvell, Juan A. (RO 131; U 71)
„ Pérez, Ildefonso (RO 141; U 71)
Subteniente artillería Bernales, Pedro (RO 117; U 70)
„ „ Espinosa, Manuel A. (RO 63; U 70)
Subteniente de infantería Quelopana, José (RO 156; U 70)
„ Nieto, Daniel (RO 131; U 70)

Total Plana mayor RO 1; U 1
„ Plana menor RO 8; U 8

Clases:

Cabo 1° Arenaga, Mariano[1] (RO 1; U 71)
„ „ Merino, Juan (RO 112; U 71)
„ „ Solórzano, Román[2] (RO 177; U 71)
Cabo 2° Alarcón, Narciso (RO 1; U 71)
„ „ Aliaga, Anacleto (RO 1; U 71)
„ „ Huamán, Nicolás (RO 89; U 71)
„ „ Mamani, Esteban (RO 112; U 71)
„ „ Quintana, Gregorio (RO 156; U 71)
Soldado Durán, Manuel (RO 57; U 71)
„ Gutiérrez, Mariano (RO 76; U 71)
„ Mamani, Manuel (RO 113; U 71)
„ Quilca, Andrés (RO 156; U 71)
„ Rojas, Eduardo (RO 161; U 71)
„ Solórzano, Anacleto (RO 177; U 71)
Corneta Cruz, Manuel (RO 31; U 71)

Total clases RO 8; U 8
„ tropa RO 6; U 6

(1) En U Arenaza, Mariano
(2) En U Solórzano, Ramón

ANEXO C

PERSONAL QUE DOTO EL MONITOR *VICTORIA* DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Capitán de corbeta graduado Valdivieso, Juan Antonio (RO 201; U 73)
Teniente 1° Mariátegui, Leandro (RO 113; U 73)
Teniente 2° Arriaga, Manuel H. (Ro 1; U 73)
Teniente 2° Sologuren, Manuel (RO 177; U 73)
Alférez de fragata Espinoza, Vicente (RO 63; U 73)
Alférez de fragata Torrico, Santiago (RO 192; U 73)
Guardia marina Alia, Belisario[1] (RO 1; U 73)
„ Otoya, Juan Francisco (RO 135; U 73)
„ García, Daniel (RO 76; U 73)
„ López, Erasmo (RO 102; U 73)

Total capitán de corbeta RO 1; U 1
„ teniente primero RO 1; U 1
„ teniente segundo RO 2; U 2
„ alférez de fragata RO 2; U 2
„ guardia marina RO 4; U 4

---

(1) En U Alva

Oficial 3° del cuerpo político Rujel, Manuel Francisco (RO 162; U 73)

Ingenieros y maquinistas:
Cuarto maquinista Jachson, Eduardo[1] (RO 98; U 73)
Primer ingeniero Nicks, Carlos[2] (RO 131; U 74)
Segundo ingeniero Gaige, Tomás[3] (RO 76; U 73)

Total ingenieros y maquinistas ... RO 3; U 3

Oficiales de mar:
Primer contramaestre Vásquez, Gaspar (RO 201; U 73)
Primer guardián Colmenares, José (RO 31; U 73)
Primer condestable, Hernández, Enrique (RO 89; U 73)
Segundo calafate Ponto, Manuel[4] (RO 142; U 73)
Segundo carpintero Bustos, José (RO 17; U 73)
Maestre de víveres Orellana, Pedro (RO 135; U 73)

Total oficiales de mar RO 6; U 6

---

(1) En U Yackeon, Eduardo
(2) En U Nicke, Carlos
(3) En U Garge, Tomás
(4) En U Panta, Manuel

Artilleros de preferencia:

Arizola, Manuel Antonio[1] (RO 1; U 73)
Fuentes, Melitón[2] (RO 69; U 73)
Leal, Pascual[3] (Ro 102; U 73)
Martínez, Pedro (RO 113; U 73)

Total artilleros de preferencia RO 4; U 4

Artilleros ordinarios:

Corona, Alejandro (RO 31; U 73)
Johnson, Alfredo (RO 98; U 73)
Pérez, Manuel (RO 142; U 73)
Rivera, Juan (RO 162; U 73)
Espichán, Manuel[4] (RO 63; U —)

Total artilleros ordinarios RO 5; U 4

(1) En U Odriozola, Manuel
(2) En U Fuente, Melitón
(3) En U León, Pascual
(4) En U Espichán, Manuel figura como marinero en U 73

Marineros:

Alvarado, Rómulo (RO 1; U 73)
Gálvez, Francisco (RO 76; U 73)
Monzón, Melchor (RO 113; U 73)
Pardo, Nicolás (RO 142; U 73)
Rodríguez, Juan (RO 162, U 73)
Zevallos, Manuel (RO 215; U 73)
Espichán, Manuel[1] (RO 63; U 73)

Total marineros RO 6; U 7

(1) En RO Espichán, Manuel es artillero ordinario

Carboneros:

Ruiz, Gabriel (RO 162; U 73)
Román, Alfaro[1] (RO 162; U 73)
Velásquez, José (RO 202; U 73)

Total carboneros RO 3; U 3

(1) En U Román, Simón

ANEXO C

Fogoneros:

Fuentes, Antonio (RO 69; U 73)
Lestie, John[1] (RO 102; U 73)
Palacios, Basilio[2] (RO —; U 73)

Total fogoneros RO 2; U 3

(1) En U Leslie, John
(2) En U Palacios, Basilio figura como fogonero y en RO como grumete

Grumetes:

Prada, Ventura (RO 142; U 73)
Palacios, Basilio[1] (RO 142; U —)
Reyes, Adolfo (RO 162; U 73)
Valera, Manuel (RO 201; U 73)
Valenzuela, Agustín (RO 201; U 73)

Total grumetes RO 5; U 4

(1) En U Palacios, Basilio figura como fogonero

Guarnición:

Mayor graduado Coloma, Cristóbal[1] (RO 31; U 74)

Otros:

Paisanos: Igarza, Claudio (RO —; U 74)
Coloma, Cristóbal (RO 31; U 74)

(1) En U Coloma, Cristóbal figura como paisano

PERSONAL QUE DOTO EL VAPOR *COLON* DURANTE EL COMBATE NAVAL DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Teniente 1º Iriarte, José Patricio (RO 95; U 77)
Teniente 2º Donayre, Gustavo (RO 57; U 77)
Alférez de fragata Balta, Francisco (RO 17; U 77)
" " " Becerra, Manuel (RO 17; U 77)
" " " Tizón, Rómulo (RO 192; U 77)
Guardia marina Alva, Gerardo (RO 2; U 78)
" Barloque, José[1] (RO 17; U 78)
" Cabañas, Luis (RO 31; U 78)

(1) En U Baloque, José

Guardia marina Haza, José de la (RO 89; U 78)
„ Sánchez, Manuel (RO 177; U 78)
„ Valderrama, Manuel (RO 202; U 78)
„ Villamonte, Jesús (RO 202; U 78)

Total teniente 1º Ro 1; U 1
„ teniente 2º RO 1; U 1
„ alférez de fragata RO 3; U 3
„ guardias marinas RO 7; U 7

Cuerpo político:
Contador Tapia, Mariano (RO 192; U 78)

Maquinistas:
Primer maquinista Tarck, Santiago[1] (RO 192; U 78)
Segundo maquinista Egia, José María (RO 63; U —)
Cuarto maquinista Herencia, Manuel (RO 89; U 78)

Total maquinistas RO 3; U 2

(1) En U Jook, Santiago

Oficiales de mar:
Contramaestre Minisese, Juan[1] (RO 113; U 78)
Primer guardián Jiovani, Constantino (RO 98; U 78)
Segundo guardián Pelosi, Antonio (RO 142; U 78)
Calafate Lewis, José (RO 102; U 78)
Maestre de víveres Ruiz, Miguel (RO 162; U 78)
Carpintero Smith, John (RO 177; U 78)
Herrero Palacios, Doroteo (RO 142; U 78)

Total oficiales de mar RO 7; U 7

(1) En U Minuse, Juan

Artilleros de preferencia:
Agustín, Pablo (RO 2; U 78)
Berange, Augusto (RO 17; U 78)
Encarnación, Francisco (RO 63; U 78)
Gómez, Juan (RO 76; U 78)
Godos, Manuel (RO 77; U 78)
Herrera, Agustín (RO 89; U 78)
Romero, Juan (RO 162; U 76)
Seminario, Toribio (RO 177; U 78)
Smith, John (RO 177; U 78)

Total artilleros de preferencia RO 9; U 9

ANEXO C

Artilleros ordinarios:

Alcázar, Manuel (RO 2; U 78)
Abarca, Luis (RO 2; U 78)
Herrera, José (RO 89; U 78)
Jara, José (RO 98; U 78)
Johnson, Federico[1] (RO 98; U 78)
Johnson, William[2] (RO 98; U 78)
Leckart, Pedro (RO 102; U 78)

Total artilleros ordinarios RO 7; U 7

(1) En U Thompson, Federico
(2) En U Thompson, William

Marineros:

Beckard, Williams (RO 17; U 78)
Escolástico, José (RO 68; U 78)
Escurra, Félix (RO 63; U 78)
Franco, Inocente (RO 69; U 78)
Gómez, José (RO 77; U 78)
Núñez, Francisco (RO 131; U 78)
Noston, Guillermo (RO 131; U 78)
Rodríguez, Martín (RO 162; U 78)
Rugiero, Rafael (RO 162; U 78)
Sepúlveda, Eugenio (RO 177; U 78)

Total marineros RO 10; U 10

Fogoneros:

Brau, John (RO 16; U 78)
Berteren, Luis (RO 17; U 78)
Thompson, William [1] (RO 192; U 78)

Total fogoneros RO 3; U 3

(1) En U Thompson, William es artillero ordinario

Carboneros:

Montero, José (RO 113; U 78)
Smith, James (RO 177; U 78)
Trinidad, José (RO 192; U 78)

Total carboneros RO 3; U 3

Grumetes:

Anacleto, Antonio (RO 2; U 78)
Guerrero, Domingo (RO 77; U 78)
Muñoz, Toribio (RO 113; U 78)
Rospigliosi, Honorato (RO —; U 78)

Total grumetes RO 3; U 4

Pajes:

Alvarado, Calixto (RO 2; U 78)
Cruz, José de la (RO 31; U 78)
Nafria, Juan (RO 131; U 78)

Total pajes RO 3; U 3

Otros:

Inspector de resguardo Martínez, Diego (RO 113; U —)
„ „ „ Zavala, José Manuel (RO 215; U —)
Teniente de resguardo Durán, Carlos (RO 57; U —)

Total de resguardo RO 3; U —

Patrón de falúa Herrera, Manuel Antonio (RO 89; U —)
„ „ „ Medina, Andrés (RO 113; U —)

Total patrón de falúa RO 2; U —

Guarnición:

Capitán Quintanilla, José Luciano (RO 156; U—)
Teniente Mena, Agustín (RO 113; U 78)
Sargento 2° Vera, Casimiro (RO 202; U 78)
Cabo 1° Quispe, Pascual (RO 156; U 78)
Cabo 2° Malmorejo, Domingo(1) (RO 113; U 78)
Soldados: Cruz, Pablo (RO 31; U 78)
Dueñas, Antonio (RO 57; U 78)
Gómez, Ignacio (RO 77; U 78)
Loaiza, Domingo (RO 102; U 78)
Rondenill, Vicente(2) (RO 162; U 78)
Rojas, Tomás (RO 162; U 78)
Rojas, Eduardo (RO 162; U 78)
Rospigliosi, Honorato(3) (RO 162; U 78)

Total Plana menor RO 2; U 2
„ Clases RO 3; U 3
„ Soldados Ro 8; U 8

(1) En U Melgarejo, Domingo
(2) En U Roudinel, Vicente
(3) En U Rospigliosi, Honorato figura como grumete

ANEXO C

PERSONAL DEL RAMO DE MARINA QUE ESTUVO EN LA TORRE DE LA MERCED DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Capitán de navío García, José María (RO 79; U 88)
Alférez de fragata Tarazona, Plácido (RO 193; U —)
„ „ „ Tambini, Juan Francisco (RO 193; U —)
„ „ „ Villamar, Juan Antonio (RO 204; U 88)
„ „ „ Torre Bueno, José M. de la (RO 193; U 88)
„ „ „ Arzola, Daniel[1] (RO 4; U 94)
„ „ „ Galindes, Abel[2] (RO 79; U 94)
Cirujano Dulanto, Martín (RO 58; U 88)
„ Injoque, José Alcides (RO 95; U —)
Artillero de preferencia Navarro, Ramón (RO 132; U 88)
„ „ „ Pérez, Daniel[3] (RO 145; U 88)
Condestable Vera, Isidro (RO 204; U 88)
„ Mantilla, Gaspar (RO 116; U 88)

Total capitán de navío RO 1; U 1
„ alférez de fragata RO 6; U 4
„ cirujano RO 2; U 1
„ artilleros de preferencia RO 2; U 2
„ condestable RO 2; U 2

---

(1) En RO Arzola, Manuel figura en el fuerte Santa Rosa
(2) En RO Galindes, Abel figura como subteniente
(3) En RO Pérez, Daniel no aparece con grado militar

Marineros:

Veranio, Natalio[1] (RO 204; U 95)
Santisteban, Manuel (RO 180; U 95)
Sierra, Cirilo (RO 180; U 94)
Suárez, Gregorio (RO 180; U 94)
Saldarriaga, Anselmo[2] (RO 180; U 95)
Quiroz, Torcuato (RO 160; U —)
Quinteros, Tomás (RO 160; U —)
Navarro, Pedro (RO 132; U 95)
Palma, Andrés (RO 145; U 95)
García, Vicente (RO 79; U 94)
Gonzáles, Albino (RO 79; U 94)
Flores, José M. (RO 70; U 95)
Franco, Inocente (RO 70; U 95)
Loreto, Jacinto (RO 104; U 94)
Luna, Eduardo (RO 104; U 95)

---

(1) En U Velonio
(2) En U Salvarriaga

Marineros:

Medina, Mariano (RO 116; U 95)
Mariño, Pedro[1] (RO 116; U 95)
Medrano, Matías (RO 116; U 88)
Cavero, Polo (RO 36; U 95)
Carrión, José Cecilio (RO 36; U 95)
Barla, José (RO 20; U 95)
Benavides, José (RO 20; U 95)
Huamanchumo, Miguel[2] (RO 90; U 95)
Luna, Matías (RO —; U 95)
Alfaro, Juan (RO 5; U 94)
Alvarez, Francisco (RO 5; U 94)
Abiert, Juan[3] (RO 5; U 95)
Tapia, Francisco (RO 193; U 95)
Vedarte, Tomás (RO 204; U 95)

Total marineros RO 28; U 27

(1) En U Marino
(2) En U Huambachano
(3) En U Arburto

PERSONAL DEL RAMO DE MARINA QUE ESTUVO EN LA TORRE DE JUNIN DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Capitán de corbeta Reyes, Mariano (RO 163; U 100)
Teniente primero Suárez, Pedro F. (RO 178; U—)
Alférez de fragata Taboada, Enrique (RO 193; U —)
Cirujano Garro, Vicente (RO 77; U 111)
„ López Torres, Rufino (RO 102; U —)
Condestable naval de segunda, Manuel[1] (RO 131; U 110)
Contramaestre Palacio, Manuel O. (RO 143; U —)
Sobrestante Bustamante, Andrés (RO 18; U —)
Telegrafista Calero, Luis E. (RO 32; U 111)
„ Llaque, Martín R. (RO 111; U 111)

Total capitán de corbeta RO 1; U 1
„ teniente primero RO 1; U—
„ alférez de fragata RO 1; U—
„ Cirujano RO 2; U 1
„ Oficiales de mar RO 3; U 2
„ Telegrafistas Ro 2; U 2

(1) En U Navas, Manuel

ANEXO C

Marineros:

Valeriano, Pedro (RO 202; U 111)
Vargas, Manuel (RO 202; U 111)
Vizcarra, Manuel (RO 202; U 111)
Peceros, Tomás (RO 142; U 110)
Araujo, Justo (RO 2; U 110)
Aguirre, Gabino (RO 2; U 111)
Campos, Anacleto (RO 32; U 111)
Carvajal, Andrés (RO 32; U 111)
Chimingo, León[1] (RO 53; U 111)
Calderón, Manuel (RO 32; U 111)
Coello, Rafael (RO 32; U 111)
Esteban, Manuel (RO 63; U —)
La Rosa de Cárdenas, José (RO 32; U 110)
Meléndez, Ascencio (RO 113; U 110)
La Rosa, Dionicio (RO —; U 111)
Macario, Francisco (RO 114; U 111)
Martínez, Felipe (RO 114; U 111)
Roldán, Domingo (RO 163; U 111)
Romero, Agustín (RO 163; U 111)
Rojas, Jacinto (RO 163; U 111)
Silva, Hilario (RO 178; U 111)
Saldaña, Eusebio (RO 178; U 111)

Total marineros RO 21; U 22

(1) En RO Chilinga, León

PERSONAL DEL RAMO DE MARINA QUE ESTUVO EN EL CAÑON DEL PUEBLO DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO 1866)

Capitán de fragata Cabieses, Hercilio[1] (RO —; U 79)
" " " Palacios, Samuel (RO 143; U 79)
" " " Pardo de Zela, Juan (RO 143; U —)
Capitán de corbeta Ortiz, Juan (RO 135; U 79)
" " " Cárcamo, Raymundo[2] (RO 34; U 79)
Teniente primero Arrieta, Aurelio (RO 3; U 79)
Teniente primero graduado Silva, Manuel (RO 179; U 79)
Teniente primero Cáceres, Simón (RO 33; U 79)
" " Ugarte, José Antonio (RO 199; U 79)
" " Cáceres, Hipólito[3] (RO 33; U 79)

(1) En RO Cabieses, H. figura también en el fuerte Santa Rosa
(2) En RO Cárcamo, Raymundo figura como capitán de fragata en la batería Maipú.
(3) En RO Cáceres, Hipólito figura en la Comandancia General de las Baterías del Sur.

Teniente primero Cárcamo, Manuel[4](RO 49; U 79)
Teniente segundo Bazo, Juan B.[5] (RO 25; U 79)
„ „ Newel, Alejandro (RO —; U 79)
Alférez de fragata Reyes, Nemecio[6] (RO 174; U 79)
„ „ „ Taboada, Enrique[7] (RO 193; U 79)
„ „ „ Heros, Juan[8] (RO 89; U 79)
„ „ „ Barloque, Enrique (RO —; U 79)
„ „ „ Freyre, Felipe (RO —; U 79)
Guardia marina Checa, Miguel (RO 53; U 79)
„ Luján, Pablo Marcial (RO 115; U 79)
„ Rosasa, José (RO 164; U 79)
„ Grimaldo, Germán (RO —; U 79)
„ Cruzate, Belisario (RO —; U 79)
„ Galván, Félix (RO —; U 79)
„ Díaz, Juan (RO —; U 79)
„ León, Evaristo (RO —; U 79)

Total capitán de fragata RO 3; U 3
„ capitán de corbeta RO 2; U 2
„ teniente primero RO 6; U 6
„ teniente segundo RO 1; U 2
„ alférez de fragata RO 3; U 5
„ guardias marinas RO 3; U 8

---

(4) En RO Cárcamo, Manuel figura en la batería Maipú
(5) En RO Bazo, Juan B. figura como coronel
(6) En RO Reyes, Nemecio figura como guardia marina
(7) En RO Taboada, Enrique figura en la torre de Junín
(8) En RO Heros, Juan figura en el fuerte de Ayacucho

Oficiales del cuerpo político:
Alegría, Francisco de Paula (RO 3; U —)
Ramírez, José Félix (RO 164; U 79)
Amanuense Comandancia General Fernandini, Exequiel (RO 70; U 79)

Total oficiales del cuerpo político RO 3; U 2

PERSONAL DEL RAMO DE MARINA QUE ESTUVO EN EL FUERTE SANTA ROSA DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Capitán de navío Muñoz, Alejandro (RO 116; U 85)
Capitán de fragata Cabieses, Hercilio (RO 35; U 85)
„ „ „ Josnes, Guillermo[1] (RO 98; U 84)
„ „ „ Barrera, Lino de la (RO 19; U 85)

---

(1) En U Jones, Guillermo

ANEXO C

Capitán de corbeta Miró Quesada, Gregorio (RO 116; U 85)
Teniente primero Chuliza, Nicolás (RO 53; U 85)
„ „ Silva, Pedro[2] (RO 180; U 85)
„ „ Torre Ugarte, Manuel[3] (RO 193; U 85)
Alférez de fragata Rosas, José (RO 164; U 86)
„ „ „ Alzola, Manuel (RO 4; U —)
Guardia marina Palacios, Zenón[4] (RO 144; U 86)
Cirujano Alzamora, Julián (RO 4; U 84)
Topiquero Falcón, Hilario (RO 70; U 86)
Artillero de preferencia Guinder, Honorato[5] (RO 78; U 84)
„ „ „ Harysmendi, Luis[6] (RO 90; U 86)
„ „ „ Quinteros, Tomás (RO 156; U 84)
„ „ „ Díaz, Juan J. (RO 58; U 84)
Artillero ordinario Sorbeto, Francisco[7] (RO 180; U 84)
„ „ Osores, Federico[8] (RO 136; U 84)
„ „ Dávila, Candelario (RO 58; U 84)
Condestable Veintemilla, Alejandro[9] (RO 203; U 84)
Cabo de matrícula Loreto, Jacinto[10] (RO 109; U 94)
Jefe de ingenieros Malinosky, Ernesto (RO 116; U 85)

Total capitán de navío RO 1; U 1
„ capitanes de fragata RO 3; U 3
„ capitán de corbeta RO 1; U 1
„ tenientes primero RO 3; U 3
„ alfereces de fragata RO 2; U 1
„ guardia marina RO 1; U 1
„ cirujano RO 1; U 1
„ artilleros de preferencia RO 4; U 4
„ artilleros ordinarios RO 3; U 3
„ oficiales de mar RO 2; U 2

---

(2) En RO figura sólo como teniente
(3) En U figura como Torre Ugarte, Daniel
(4) En RO Palacios, Zenón figura como sirviendo en la Batería Provisional
(5) En RO Ginder, Honorato
(6) En U Harismendi, Luis
(7) En U Serveto, Francisco
(8) En U Osorio
(9) En U Veintimilla
(10) En U Loreto, Jacinto figura como marinero en la torre de la Merced

Marineros:

Bautista, Francisco (RO 19; U 85)
Borca, Pedro (RO 19; U 85)
Beltrán, José María (RO 19; U 85)
Valdéz, Valentín (RO —; U 85)
Vivanco, Marcos (RO 212; U —)
Vilches, Valentín (RO 203; U —)

Marineros:

Villegas, Sebastián (RO 203; U 85)
Ulloa, Manuel (RO 199; U 84)
Ucañán, Pedro (RO 199; U 85)
Smith, Mateo (RO 180; U 85)
Rodríguez, Melchor (RO 174; U —)
Reyes, Víctor (RO 164; U 85)
Reyes, Lorenzo (RO 164; U 85)
Palma, José (RO 144; U 85)
Pomares, Atanacio (RO 144; U 85)
Oncil, Fernando (RO 139; U —)
Osores, Hilario (RO 136; U 85)
Morales, José M. (RO 116; U 84)
Morillo, Hilario (RO 116; U 84)
López, Mariano (RO 109; U —)
López, Jacinto (RO 103; U 85)
Landa, Antonio (RO 103; U 85)
Esquivel, Eugenio (RO 67; U 85)
Landa, Manuel (RO 103; U 85)
Inga, Pedro (RO 95; U 85)
Hurtado, Francisco (RO 90; U 85)
Huamanchumo, Manuel (RO 90; U 85)
Gordillo, Ventura (RO 79; U 85)
Gómez, José (RO 79; U 85)
Gonzáles, Evangelista (RO 78; U 85)
García, José (RO 78; U —)
Figueroa, José de la C. (RO 70; U 85)
Fonseca, Toribio (RO 70; U 85)
Astudillo, Carlos (RO 4; U 84)
Araya, Serapio (RO 4, U 85)
Azabache, Ceferino (RO 4; U 85)
Alvarez, Baltazar (RO 4; U 85)
Arredondo, Rudecindo (RO 4; U 85)
Alvarez, Francisco (RO 5; U —)
Cruz Figueroa, José de la (RO 49; U 85)
Castro, Casimiro (RO 35; U 84)
Castillo, Juan (RO 35; U 84)
Castro, Manuel (RO 35, U 84)

Total marineros RO 43; U 37

PERSONAL DEL RAMO DE MARINA QUE ESTUVO EN EL FUERTE AYACUCHO DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Capitán de corbeta Eldredge, Enrique (RO 63; U 111)
" " " Galindo, Luis (RO 78; U 111)
" " " Alzamora, Ruperto (RO 3; U 111)
Teniente 1º Black, Guillermo (RO 19; U 111)
Teniente 2º Palacios, Carlos (RO 143; U 111)

ANEXO C

Alférez de fragata Heros, Juan[1] (RO 89; U —)
Guardia marina Freyre, Eduardo (RO 70; U 112)
Cirujano Velis, Armando (RO 203; U 112)
Oficial de la Mayoría de Ordenes Otoya, Adolfo (RO 136; U —)
Condestable San Julián, Alonso (RO 179; U 110)
Carpintero Fuentes, José (RO 70; U —)

Total capitanes de corbeta RO 3; U 3
„ teniente primero RO 1; U 1
„ teniente segundo RO 1; U 1
„ alférez de fragata RO 1; U —
„ guardiamarina RO 1; U 1
„ oficiales Mayoría de Ordenes RO 1; U —
„ condestable RO 1; U 1
„ carpintero RO 1; U —
„ cirujano RO 1; U 1

---

(1) Heros, Juan figura en U 79, en el Cañón del Pueblo

Marineros:

Ramos, Manuel (RO 163; U 110)
Rodríguez, Hipolito (RO 164; U 110)
Lobos, Francisco (RO 103; U 110)
Ibarra, Melchor (RO 95; U 110)
Salazar, Marcos (RO 179; U 110)
Solís, José Leonardo (RO 179; U 110)
Solís, Juan E. (RO 179; U 110)
Sarmiento, Rafael (RO 179; U 110
Hilario, José (RO 89; U 110)
Gram, Manuel (RO 78; U 110)
García, Juan (RO 78; 110)
Espinoza, Isidro (RO 63; U 110)
César, Jacobo (RO 33; U 110)
Castillo, Domingo (RO 33; U 110)
Cabrera, Agustín (RO 33; U 110)
Castillo, José (RO 33; U 110)
Correa, Manuel (RO 33; U 110)
Bautista, Juan (RO 18; U 110)
Alarcón, Victorino (RO 3; U 110)
Arispe, Valentín (RO 33, U 110)
Agustín, Pablo (RO 3; U 110)
Flores, Hilario (RO 69; U 110)

Total marineros RO 22; U 22

PERSONAL DEL RAMO DE MARINA QUE ESTUVO EN LA BATERIA INDEPENDENCIA DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Teniente 2º Rosas, Carlos (RO 162; U 113)
Primer condestable Luces, Antonio (RO 102; U 114)
Condestable Prada, Nicolás (RO 142; U 114)
Inspector de celadores Maseira, Ramón (RO 113; U 113)
Cirujano Fernández, Manuel (RO 69; U 113)
Guardián Betancurt, José (RO 18; U 115)
Herrero Mecina, Juan (RO 113; U 115)
„ Pozo Nicanor (RO 142; U 115)
„ Salcedo, Francisco (RO 178; U 115)
„ Villafuerte, Vicente (RO 202; U 115)
„ Vásquez, José María (RO 202; U 115)
„ Zegarra, Eusebio (RO 215; U 115)
„ Castrellón, Manuel[1] (RO 31; U 115)
Carpintero Romero, José María (RO 162; U 115)
„ Pérez, José Santos (RO 142; U 115)
„ Moncada, Pedro (RO 113; U 115)
„ Minuche, Vicente (RO 113; U 115)
Marinero De la Rosa, Dionicio (RO 57; U —)

Total teniente 2º RO 1; U 1
„ oficiales de mar RO 13; U 14
„ cirujano RO 1; U 1
„ marinero RO 1; U —

---

(1) En RO Castrillón

PERSONAL DEL RAMO DE MARINA QUE ESTUVO EN LA BATERIA ABTAO DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Condestable Figueredo, Juan María (RO 70; U 89)
Cirujano Olmides, Injoque (RO —; U 89)
Marinero Núñez, Alejo (RO 133; U —)

PERSONAL DEL RAMO DE MARINA QUE ESTUVO EN LA BATERIA PROVISIONAL DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Capitán de corbeta Sánchez Lagomarsino, José (RO 180; U 86)
Guardia marina Palacios, Zenón (RO 144; U —)
Condestable Vargas, José (RO 203; U 86)
Guardián Peña, Juan José (RO 144; U 86)
Marinero Jurado, Francisco (RO 98; U —)
„ Morante, Sebastián (RO 116; U —)
„ Morante, Manuel (RO 116; U —)

ANEXO C

Marinero Querol, José (RO 156; U —)
„ Cabrera, Marcos (RO 35; U -)
„ Cobos, José E. (RO 35; U —)

Total capitán de corbeta Ro 1; U 1
„ guardia marina RO 1; U —
„ oficiales de mar RO 2; U 2
„ marineros RO 6; U —

PERSONAL DEL RAMO DE MARINA QUE ESTUVO EN LA BATERIA CHACABUCO DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Guardia marina Arrieta, Agustín (RO 4; U 84)

Total guardia marina RO 1; U 1

PERSONAL DEL RAMO DE MARINA QUE ESTUVO EN LA BATERIA MAIPU DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Capitán de fragata Cárcamo, Raymundo[1] (RO 34; U 80)
Teniente primero Cárcamo, Manuel (RO 34; U 80)
Alférez de fragata Díaz, Juan D. (RO 58; U 82)
Doctor Puente, José M. de la (RO 144; U 82)
Marinero Barrueta, Nicolás (RO 19; U —)

Total capitán de fragata RO 1; U 1
„ teniente 1º RO 1 ; U 1
„ alférez de fragata RO 1; U 1
„ doctor RO 1; U —
„ marinero RO 1; U —

---

(1) Figura en U como en el Cañón del Pueblo con el grado de capitán de corbeta, porque pasó de éste a la Maipú.

PERSONAL DEL RAMO DE MARINA QUE ESTUVO EN OTROS LUGARES QUE NO FUERON NI BUQUES NI LINEA TERRESTRE DE FUEGO DURANTE EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Contralmirantes Forcelledo, Francisco (RO 69; U 15) y Mariátegui, Ignacio (RO 112; U —) figuran en el Consejo de Guerra de los Oficiales Generales, formado ad hoc por el Jefe Supremo.
Capitán de navío Carreño, Rosendo (RO 30; U —) figura en el Consejo de Guerra de los Oficiales Generales C. I (Como los precedentes).

Capitán de navío Silva Rodríguez, José María (RO 186; U —) figura en la Comandancia de Arsenales.
Capitán de fragata Becerra, José (RO 26; U —) figura en la Factoría de Bellavista.
Capitán de fragata Castro, Carlos (RO 45; U —) figura en la Capitanía del Puerto del Callao.
Capitán de fragata Díaz, Emilio (RO 60; U —) figura en la Comandancia de Arsenales.
Capitán de fragata Palacios, Manuel (RO 151; U —) figura en la Oficina de Comunicaciones (Castillo Independencia).
Capitán de fragata Zelaya, Gaspar (RO 217; U —) figura en la Comandancia de Arsenales.

Total contralmirantes 2
„ capitanes de navío 2
„ capitanes de fragata 5

Teniente 1° Crosby, Francisco (RO 51) figura en la Bomba Chalaca N° 1
„ „ Sanoni, José María (RO 186) figura en la Comandancia de Arsenales
Teniente 1° Zavala, José A (RO 217) figura en la Capitanía del Puerto del Callao
Teniente 2° Abarca, Manuel (RO 6) figura en la Guardia de la Prefectura
„ „ Cavalle, Silvanus (RO 51) figura en la Bomba Chalaca N° 1
„ „ Faura, Alejandro (RO 73) figura en la Comandancia de Arsenales
Teniente 2° Salas, José B. (RO 186) figura en la Comandancia de Arsenales.
Alférez de fragata Arzola, Manuel (RO 12) figura en la Capitanía del Puerto del Callao.
Alférez de fragata Cater, Fidel (RO 45) figura en la Comandancia de Arsenales.
Alférez de fragata Prado, Leoncio (RO 151) figura en la Inspección General del Ejército*.
Guardia marina Palacios, Pedro S. (RO 151) figura en la Capitanía del Callao.

* Varias versiones coinciden en expresar que estuvo embarcado en el *Tumbes*

Total tenientes primeros 3
„ tenientes segundos 4
„ alfereces de fragata 3
„ guardia marina 1

Oficiales del cuerpo político:
Tafur, Eusebio (RO 196) Comandancia de Arsenales
Amanuense Arce, Juan (RO 12) Comandancia de Arsenales
„ Becerra, Gregorio (RO 23) Comandancia de Arsenales
„ Ortiz, Domingo (RO 138) Comandancia de Arsenales

Total del cuerpo político 4

Plana menor (Personal de dotación y personal destacado)

ANEXO C

Oficiales de mar:

Contramaestre Anamaría, Jesús (RO 12) Comandancia de Arsenales.
Guardián Cofre, José (RO 45) Comandancia de Arsenales
Condestable Hansen, Carlos (RO 93) Comandancia de Arsenales.
Guardián Rodríguez, Mateo (RO 171) Comandancia de Arsenales.
Segundo guardián Seminario, Santiago (RO 186) Comandancia de Arsenales.

Total oficiales de mar 5

Cabos:

Cabo de matrícula Ascurra, José (RO 12) Capitanía del Puerto del Callao
Cabo primero Barrera, Julián (RO 23) Guardia de Arsenal
Patrón Castrezana, Lizandro (RO 45) Capitanía del Puerto del Callao
Patrón Forte, Juan (RO 73) Capitanía del Puerto del Callao
Cabo de matrícula Herrera, José (RO 93) Capitanía del Puerto del Callao
Cabo de matrícula Lembache, Pablo (RO 107) Capitanía del Puerto del Callao.
Cabo de matrícula Medrano, José del C. (RO 125) Capitanía del Puerto del Callao.

Total otros 7

Marineros:

Alzamora, Celestino (RO 12) Capitanía del Puerto del Callao
Aguirre, Ventura (RO 12) „ „ „ „ „
Aguirre, Faustino (RO 12) „ „ „ „ „
Alvarado, Cesáreo (RO 12) Comandancia de Arsenales
Baisas, Juan A. (RO 23) Capitanía del Puerto del Callao
Baisas, Pascual (RO 23) „ „ „ „ „
Castillo, Marcelino (RO 45) Comandancia de Arsenales
Canales, Victorio (RO 45) Capitanía del Puerto del Callao
Carcelén, José (RO 45) „ „ „ „ „
Darney, Pedro (RO 60) „ „ „ „ „
Gamarra, Manuel (RO 84) Comandancia de Arsenales
García, Federico (RO 84) Capitanía del Puerto del Callao
Gallardo, Ramón (RO 84) „ „ „ „ „
García, Juan (RO 84) „ „ „ „ „
García Manuel (RO „ „ „ „ „
Huamán, Basilio (RO 93) „ „ „ „ „
Hilario, Sebastián (RO 93) „ „ „ „ „
Jiménez, M. (RO 99) „ „ „ „ „
López, José Cruz (RO 107) „ „ „ „ „
Mackosqui, Enrique (RO 125) „ „ „ „ „
Martínez, Bernardo (RO 125) „ „ „ „ „

Marineros:

Moreyra, Luis (RO 125) Comandancia de Arsenales
Naranjo, Manuel (RO 133) Castillo de la Independencia
Pasmino, José (RO 151) Comandancia de Arsenales
Pino, José (RO 151) „ „ „
Pimentel, Blas (RO 151) Capitanía del Puerto del Callao
Ramos, Cecilio (RO 171) Comandancia de Arsenales
Ramírez, Lorenzo (RO 171) „ „ „
Rodríguez, Santiago (RO 171) „ „ „
Rivera, José B. (RO 171) Capitanía del Puerto del Callao
Rodríguez, Mateo (RO 171) „ „ „ „ „
Santos, Gregorio de los (RO 186) „ „ „ „ „
Salivas, José (RO 186) „ „ „ „ „
Salas, José (RO 186) „ „ „ „ „
Salas, Hipólito (RO 186) „ „ „ „ „
Salgado, Manuel (RO 186) „ „ „ „ „
Talavera, Prudencio (RO 196) Comandancia de Arsenales
Tillit, Camilo (RO 196) Capitanía del Puerto del Callao
Villanueva, Francisco (RO 209) Comandancia de Arsenales
Valencia, Francisco (RO 209) Capitanía del Puerto del Callao

Total marineros ... 40

RELACION NOMINAL DEL BATALLON 2º DE MARINA[1] QUE ESTUVO EN EL COMBATE DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

Coronel graduado Bazo, Antonio
Teniente coronel Salcedo, Cayetano
Sargento mayor Portugal, Tomás
Capitán Berenguer, Aníbal
„ Arana, Fermín
„ Alvarado, Manuel C.
„ Silva, Santos
„ Vera, Carlos
Teniente Zavala, Juan
„ Urdanivia, José S.
„ Salas, Daniel
„ Romero, Romualdo
„ Espinoza, Mariano
„ Cavero, Agustín
Teniente graduado Salas, José B.
„ „ Arancibia, Andrés A.
Subteniente Salas, Pedro A.
„ Sotomayor, Juan
„ Uré, Felipe S.

(1) Según la relación del Ministerio de Guerra

ANEXO C

Subteniente Rolando, Arturo
„ Peña, José
„ Prieto, Diego
„ Pinel, Justo
„ Guevara, Baltazar
„ Goyzueta, Manuel
„ Arcos, Ramón
„ Alzamora, Eugenio
Sargento 1º Barragán, Francisco
„ „ Bellido, José
„ „ Arias, Adolfo
„ „ Guevara, José
„ „ Portugal, Antonio
Sargento 2º Chávez, Mariano
„ „ La Rosa, Fernando
„ „ Vera, Manuel
„ „ Alvarez, Eustaquio
Cabo 1º Tejada, Mariano
„ „ Vásquez, Gregorio
„ „ Vargas, Tomás
„ „ Pizarro, Modesto
„ „ Gómez, Francisco
„ „ Núñez, Tomás
„ „ Barrera, Julián
Cabo 2º Gutiérrez, Manuel
Soldado Contreras, Marcos
„ Carrera, José
„ Calderón, Tomás
„ Carbajal, Dámaso
„ Cipriano, Julián
„ Aldaves, Basilio
„ Acuña, Mariano
„ Alonso, Remigio
„ Agüero, Juan
„ Ancalli, Manuel
„ Gómez, Manuel
„ Neira, Mariano
„ Pocomucho, Santos
„ Peñaloza, Pedro
„ Palma, Manuel
„ Pérez, Manuel
„ Rondón, Tiburcio
„ Rodríguez, Eugenio
„ Salcedo, Cosilio
„ Solís, Manuel
„ Soyer, Marcelino
„ Sánchez, Manuel
„ Silva, Manuel
„ Vargas, Tiburcio
„ Vargas, Santiago

CONTENIDO EN RELACION CON EL COMBATE DE ABTAO (7 DE FEBRERO DE 1866)

1) Totales numéricos por grados y clases de actividades del personal del ramo de Marina que tomó parte en el combate de Abtao (7 de febrero de 1866).
2) Cuadro—resumen numérico del personal del ramo de Marina que tomó parte en el combate de Abtao, el 7 de febrero de 1866.
3) Personal que dotó la fragata *Apurímac* durante el combate de Abtao (7 de febrero de 1866).
4) Personal que dotó la corbeta *América* durante el combate de Abtao (7 de febrero de 1866).
5) Personal que dotó la corbeta *Unión* durante el combate de Abtao (7 de febrero de 1866).
6) Personal que había dotado la fragata *Amazonas* y que tomó parte en el combate de Abtao (7 de febrero de 1866)(*).
7) Otros peruanos y personal chileno de quienes se sabe con certeza que merecieron la medalla conmemorativa de Abtao, no obstante lo cual no figuran en las relaciones mencionadas en las listas precedentes; pero aparecen en el libro "Tomas de Razón de los Diplomas de Abtao" (1867), de nuestro Archivo Histórico de la Marina.

(*) Debe recordarse que conforme al relato que hemos hecho, la *Amazonas* se perdió en la isla Abtao, cuando entraba a tomar su posición, en compañía de las otras unidades de la Escuadra Aliada. Su dotación se distribuyó entre los demás buques peruanos, mayormente, y en otros puestos (como las baterías terrestres que se armaron con la ayuda de sus cañones). A estas últimas se supone que pertenecieron aquellos a quienes aquí se menciona.

TOTALES NUMERICOS POR GRADOS Y CLASES DE ACTIVIDADES DEL PERSONAL DEL RAMO DE MARINA QUE TOMO PARTE EN EL COMBATE DE ABTAO (7 DE FEBRERO DE 1866)

Capitanes de navío	1
Capitanes de fragata	4
Capitanes de corbeta	3
Tenientes primeros	11
Tenientes segundos	9
Alfereces de fragata	11
Guardias marinas	44
Oficiales de guarniciones	21
Cuerpo Político: Cirujanos	4
Cuerpo Político: Contadores	4
Maquinistas e ingenieros	15
Oficiales de mar	38
Artilleros de preferencia	39
Artilleros ordinarios	53
Marineros	194
Fogoneros	42
Carboneros	29
Grumetes	109
Pajes	38
Tropa (Guarnición)	162
Otros	16
TOTAL	847

Resumen número del personal del Ramo de Marina que tomó parte en el combate de Abtao, el 7 de febrero de 1866

BUQUES PERUANOS

	Fragata Apurímac	*Corbeta América*	*Corbeta Unión*	*De la perdida fragata Amazonas*	*TOTALES*
Capitán de navío	1				1
Capitanes de fragata	1	2	1		4
Capitanes de corbeta	1	1	1		3
Tenientes primeros	4	4	2	1	11
Tenientes segundos	4	2	3		9
Alfereces de fragata	5		5	1	11
Guardias marinas	16	7	13	8	44
Oficiales de mar	12	14	11	1	38
Maquinistas e ingenieros	4	5	5	1	15
Artilleros de preferencia	20	8	11		39
Artilleros ordinarios	16	20	17		53
Cuerpo Cirujanos	2	1	1		4
Político Contadores	1	2	1		4
Carboneros	9	12	8		29
Fogoneros	16	11	15		42
Marineros	48	78	67	1	194
Grumetes	51	30	28		109
Pajes	15	19	4		38
Oficiales de las guarniciones	10	2	4	5	21
Tropa de las guarniciones	51	22	50	39	162
Otros	8	8			16
TOTALES	298	248	244	57	847

Nota.— En la relación nominal aparecen 31 soldados de guarnición en la corbeta *América* mientras que en el resumen numérico figuran 22. Esto se debe, probablemente, a que se han descartado los soldados chilenos que estuvieron embarcados en algunos buques el día del combate de Abtao.

PERSONAL QUE DOTO LA FRAGATA *APURIMAC* DURANTE EL COMBATE DE ABTAO(*) (7 DE FEBRERO DE 1866)

Capitán de navío Villar, Manuel (RO 252)
Capitán de fragata Mariátegui, Benjamín (RO 238)
Capitán de corbeta graduado Pareja, Guillermo (RO 243)
Teniente primero graduado Villegas, José (RO 252)
" " " Araujo, Estanislao (RO 219)
" " Rees, Tomás (RO 246)
" " Rosa, Daniel de la (RO 246)
Teniente segundo Gonzáles, Francisco (RO 231)
" " Hernández, Fermín (RO 233)
" " Sánchez, Leopoldo (RO 249)
" " Moore, Juan G. (RO 238)
Alférez de fragata Benavides, Manuel (RO 221)
Alférez de fragata Freyre, Ramón (RO 229)
" " " Rojas, Juan de la C. (RO 246)
" " " Tizón, Honorato (RO 251)
" " " Iladoy, Juan (RO 234)
Teniente de artillería de marina Cabada, Wenceslao (RO 223)

Total	capitán de navío	1
"	capitán de fragata	1
"	capitán de corbeta	1
"	tenientes primeros	4
"	tenientes segundos	4
"	alfereces de fragata	5
		16
"	teniente de artillería de marina	1
		17

Guardias marinas:
Arana, Luciano (RO 219)
Barloque, Enrique (RO 221)
Dench, Julio (RO 227)
Guerra, Ricardo (RO 231)
Goycochea, Manuel (RO 231)
Guerrero, Zenón (RO 232)
La Torre, Carlos (RO 237)
Palacios, Enrique (RO 243)
Rodríguez, Pedro (RO 246)
Sauria, Alejandro (RO 249)
Smith, Bernardo (RO 249)
Sarrio, Manuel (RO 249)
Salaverry, Juan (RO 249)
Urrutia, José (RO 251)
Ulloa, Melchor (RO 251)
Vásquez, Juan (RO 252)

Total guardias marinas 16

(*) En relación con todos los nombres y apellidos de quienes estuvieran en el combate de Abtao, consúltese la "Lista alfabética..." que figura unas páginas más atrás, donde hemos registrado las diferencias que encontramos con respecto a los datos similares que suministra el libro "Tomas de razón..."

ANEXO C

Oficiales de mar:

condestable Rivera, Pedro (RO 246)
Primer contramaestre Almeida, Juan (RO 219)
Carpintero Casaverde, Julián (RO 223)
„ Castillo, Ludorico del (RO 223)
„ Gómez, Gabino (RO 231)
„ Nelson, Andrés (RO 241)
„ Miranda, Juan de D. (RO 238)
Calafate Olivares, Exequiel (RO 242)
Segundo guardián Sosa, Francisco (RO 249)
Herrero Collings, James (RO 223)
Maestre de víveres Ruiz, Miguel (RO 247)
Cocinero Saavedra, Juan (RO 249)

Total oficiales de mar: 12

Maquinistas:

Primer maquinista Ingrahn, Carlos B. (RO 234)
„ „ Frenamand, Richard (RO 230)
Segundo maquinista Evans, John (RO 228)
Tercer maquinista Johnson, Henry (RO 235)

Total maquinistas: 4

Artilleros de preferencia:

Escabet, Juan (RO 228)
Antonio, Juan (RO 220)
Braston, Conrado (RO 222)
Carnero, Antonio (RO 223)
Cartagena, José (RO 223)
Cárdenas, Justo (RO 223)
Friec, Federico (RO 229)
Gonzáles, José D. (RO 231)
Johnson, Williams (RO 235)
Meza, Abel (RO 238)
Ruiz, Manuel (RO 246)
Salvatierra, Pedro (RO 249)
Martínez, José (RO 238)
Ríos, José Andrés (RO 248)
Sandferd, Juan (RO 249)
Thompson, Tomás (RO 251)
Tulla, Juan (RO 251)
Williams, Santiago (RO 253)
Williams, Herman (RO 253)
Zacarías, José (RO 254)

Total artilleros de preferencia: 20

Artilleros ordinarios:

Valdivia, Carlos (RO 252)
Welsh, John (RO 253)
Brown, Charles (RO 221)
Ramírez, Cruz (RO 246)
Burgos, Lorenzo (RO 221)
Boza, José E. (RO 221)
Brown, William (RO 221)
Freire, Juan (RO 229)
Echagua, Juan (RO 228)
Ramos, Manuel (RO 246)
Guzmán, Juan de D. (RO 231)
Herrera, Apolinario (RO 233)
Hidalgo, Cecilio (RO 233)
Pérez, Ignacio (RO 243)
Ramírez, Antonio (RO 246)
Ramírez, Domingo (RO 246)

Total artilleros ordinarios: 16

Cuerpo Político:

Cirujano de 1ª. clase Quint, Demetrio (RO 245)
Cirujano de 2ª. clase Villalobos, Manuel (RO 252)
Contador Romero, Domingo (RO 246)

Total cuerpo político: 3

Carboneros:

La Torre, Salvador (RO 237)
Rodríguez, Ruperto (RO 246)
Rosa, Juan de la (RO 246)
Solar, Pedro (RO 249)
Troncoso, Nicolás (RO 251)
Díaz, Tadeo (RO 227)
Guerrero, Sebastían (RO 231)
Henock, Carlos (RO 233)
Jara, Segundo (RO 235)

Total carboneros: 9

Fogoneros:

Cruz, Andrés de la (RO 225)
Campell, Henry (RO 225)
Battell, Joseph (RO 221)
Valdez, Juan (RO 252)
Schutte, John (RO 249)
Sullivan, John (RO 249)
Swayn, James (RO 249)

ANEXO C

Fogoneros (Cont.):

Mujica, Antonio (RO 238)
Martínez, Ruperto (RO 238)
Lewis, John (RO 237)
Kett, Richard (RO 236)
Fernández, Juan (RO 229)
Gómez, Juan (RO 231)
Garay, Daniel (RO 231)
Heyven, Patrick (RO 233)
Huajardo, Gil (RO 233)

Total fogoneros: 16

Marineros:

Aliaga, Marcelino (RO 219)
Antonio, Joaquín (RO 219)
Arquini, José (RO 219)
Carrillo, José (RO 223)
Cortés, Liberato (RO 223)
Cavero, Felipe (RO 223)
Cortés, Cosme (RO 223)
Calderón, Manuel (RO 223)
Crisóstomo, Juan (RO 223)
Cruz, Florentino (RO 223)
Donald, Angle Mac (RO 227)
Devine, James (RO 227)
Grover, John (RO 231)
Gonzáles, Agustín (RO 231)
Gálvez, José M. (RO 231)
Hardy, Fredric (RO 233)
Irving, James (RO 234)
Jiménez, Santiago (RO 235)
López, Pablo (RO 237)
Ledesma, Leoncio (RO 232)
Chinga, Manuel (RO 226)
Varas, Juan (RO 252)
Braña, Pantaleón (RO 221)
Barrera, Pedro (RO 221)
Barrios, Mariano (RO 221)
Velarde, José (RO 253)
Thoiner, William (RO 251)
Millán, Andrés (RO 238)
Meza, Rosario (RO 238)
Monterrey, Silvestre (RO 238)
Márquez, Antonio (RO 238)
Oxian, Guillermo (RO 242)
Owon, José (RO 242)
Prieto, Francisco (RO 243)
Peralta, Pablo (RO 243)
Portocarrero, Ramón (RO 243)

Marineros (Cont.):

Pizarro, Juan (RO 243)
Quinterio, José (RO 245)
Roberson, Timoteo (RO 246)
Ramírez, Primero José (RO 246)
Rayo, Francisco (RO 246)
Saavedra, José M. (RO 249)
Saavedra, Bernardo (RO 249)
Santillana, Ceferino (RO 249)
Salinas, José del C. (RO 249)
Salazar, Silvestre (RO 249)
Salgado, Antonio (RO 249)
Sepúlveda, Manuel (RO 249)

Total marineros: 48

Grumetes:

Alcántara, Pedro (RO 219)
Aguilar, Jose (RO 219)
Andrade, Juan (RO 219)
Cárdenas, Ramón (RO 223)
Carrasco, Bernabé (RO 223)
Coquis, Manuel (RO 223)
Campos, Dionicio (RO 223)
Contreras, José (RO 223)
García, Ricardo (RO 231)
Jacinto, Dionicio (RO 235)
Díaz, Antonio (RO 227)
Donowell, John (RO 227)
Delgado, José (RO 227)
Díaz, Pedro (RO 227)
Diez, Juan de D. (RO 227)
Dacámara, Juan (RO 227)
Davis, Williams (RO 227)
Daza, José (RO 227)
Espinoza, Ignacio (RO 228)
Esteves, Tomás (RO 228)
Espinoza, Andrés (RO 228)
Feyto, Augusto (RO 229)
Fuentes, Santiago (RO 229)
Flores, José (RO 229)
Vivanco, José (RO 252)
Lavalle, José (RO 237)
Montenegro, Simón (RO 238)
Mendoza, Francisco (RO 238)
Laurens, Jardans (RO 237)
Morris, James (RO 238)
Mejía, Nicolás (RO 238)
Martínez, Antonio (RO 238)

ANEXO C

Grumetes (Cont.):

Medina, Melchor (RO 238)
Moya, Marcos (RO 238)
Nolasco, José (RO 241)
Olivares, Manuel (RO 242)
Prado, Cayetano (RO 243)
Portal, Agustín (RO 243)
Ríos, Carlos (RO 246)
Roldán, José (RO 246)
Rojas, Tomás (RO 246)
Rodríguez, Manuel (RO 246)
Rodríguez, Segundo José (RO 246)
Rocha, Rafael (RO 246)
Salas, Fernando (RO 249)
Salcedo, José (RO 250)
Torres, José (RO 251)
Trigoso, José (RO 251)
Chamorro, Manuel (RO 226)
Chavarría, Juan (RO 226)
Ramírez, Segundo José (RO 246)

Total grumetes: 51

Pajes:

Díaz, Martín (RO 227)
Cruz, José M. de la (RO 225)
Goyeneche, Raimundo (RO 231)
Guerrero, Antonio (RO 231)
Loyola, Manuel (RO 237)
Mendes, José (RO 238)
Morales, Daniel (RO 238)
Núñez, Manuel (RO 241)
Ortiz, Manuel (RO 242)
Ramírez, Tercero José (RO 246)
Romero, 1º Vicente (RO 246)
Romero, 2º Vicente (RO 246)
Rojas, Calixto (RO 246)
Rondón, Manuel (RO 246)
Chamorro, Mateo (RO 226)

Total pajes: 15

Guarnición:

Coronel Zavala, José (RO 254)
Capitán Malis, Pedro (RO 238)
Teniente Cobián, Tomás D. (RO 223)
„ Ramírez, Benjamín (RO 246)
Subteniente Andrade, Manuel (RO 219)
„ Camacho, Eduardo (RO 225)
„ Frías, Manuel (RO 229)
„ Newell, Juan A. (RO 241)
„ Quiñones, Demetrio (RO 245)
„ Vildósola, Julio (RO 252)

Guarnición (Cont.):
Sargento 2º Armas, Andrés (RO 219)
„ „ Frías, Antonio (RO 229)
„ „ Poquis, Manuel (RO 243)
Cabo primero Barrera, Juan (RO 221)
„ „ Chota, Doroteo (RO 226)
„ „ Domínguez, Dámaso (RO 227)
„ „ García, Melchor (RO 231)
„ „ Huayta, Manuel (RO 233)
„ „ Hurtado, Pedro (RO 233)
„ „ Maza, Agustín (RO 238)
„ „ Mares, Manuel (RO 238)
„ „ Chávez, Carmen (RO 226)
„ „ Romero, Juan (RO 246)
Cabo segundo López, Santos (RO 237)
„ „ Miranda, Tomás (RO 238)
„ „ Pozo, José del C. (RO 243)
„ „ Pascua, Pedro (RO 243)
„ „ Casaña, Andrés (RO 225)
„ „ Rueda, Tomás (RO 246)
„ „ Pífano Montoya, Martín (RO 238)
Soldado Anaya, Matías (RO 219)
„ Bernui, Ildefonso (RO 221)
„ Cigüeña, Tomás (RO 223)
„ Cerna, Domingo (RO 223)
„ Cayo, Gaspar (RO 223)
„ Chipana, Evaristo (RO 226)
„ Falcón, Pedro (RO 229)
„ Fernández, Manuel (RO 229)
„ Gaviria, Carmen (RO 231)
„ Gómez, Juan B. (RO 231)
„ Meza, Norberto (RO 238)
„ Martínez, Benjamín (RO 238)
„ Macedo, Vicente (RO 238)
„ Neira, Juan (RO 241)
„ Ruiz, José (RO 246)
„ Santa Ana, Luis (RO 249)
„ Sánchez, Manuel (RO 249)
„ Tocto, Juan E. (RO 251)
„ Toledo, Polo (RO 251)
„ Villanueva, Pedro (RO 252)
„ Villacorta, Sebastián (RO 252)
„ Valdivia, Antonio (RO 253)
„ Quispe, Tomás (RO 245)
„ Quispe, Andrés (RO 245)
„ Quintana, Nicolás (RO 245)
„ Palacios, Juan (RO —)

ANEXO C

Soldado Pesci, José (RO 243)
„ Paulet, Pedro (RO 243)

Total coronel 1
„ capitán 1
„ tenientes 2
„ subtenientes 6
„ sargentos 2° 3
„ cabos 1° 10
„ cabos 2° 6
„ soldados 29

Otros:

Capellán Morales, Agustín (RO 238)
Buzo contratado Murph, Andrés (RO 238)
Sangrador Castañeda, Toribio (RO 223)
Armero Ruttand, Emilio (RO 246)
Bocafragua Helguín, Germán (RO 233)
Amanuense Jiménez, Ricardo (RO 235)
„ King, Adolfo (RO 236)

Total otros: 7

PERSONAL QUE DOTO LA CORBETA *AMERICA* DURANTE EL COMBATE DE ABTAO (7 DE FEBRERO DE 1866)

Capitán de fragata Ferreyros, Manuel (RO 229)
„ „ „ Cabieses, Hercilio (RO 224)
Capitán de corbeta Cobián, Juan (RO 223)
Teniente primero Delboy, Ulises (RO 227)
„ „ Ferreyros, Carlos (RO 229)
„ „ Meza, Felipe (RO 238)
„ „ Palacios, Federico (RO 243)
Teniente segundo Pardo, Felipe (RO 243)
„ „ Carrasco, Manuel M. (RO 223)

Total capitanes de fragata 2
„ capitán de corbeta 1
„ tenientes primeros 4
„ tenientes segundos 2

Guardias marinas:

Fessel, Emiliano (RO 229)
Ferré, Diego (RO 229)
Forcelledo, Sócrates (RO 229)

Guardias marinas (Cont.):

León, Francisco (RO 237)
Larrea, Ansaldo (RO 237)
Oyague, Emilio D. (RO 242)
Ruiz, Marcial (RO 247)

Total guardias marinas: 7

Oficiales de mar:

Contramaestre Warren, John (RO 253)
Primer contramaestre Federic, José (RO 229)
Segundo calafate Espinoza, Francisco (RO 228)
„ „ Chiurch, George (RO 226)
Primer condestable Bridle, Samuel (RO 221)
Segundo guardián Arellano, Juan (RO 219)
„ „ Méndez, Pedro (RO 238)
„ „ Walker, John (RO 253)
„ „ Vera, José (RO 252)
Primer carpintero Kidley, Resland (RO 236)
Segundo carpintero Johnson, John (RO 235)
Herrero Cárdenas, Santiago (RO 223)
Maestre de víveres Maldonado, Juan (RO 238)
Despensero Rubio, Ernesto (RO 247)

Total oficiales de mar: 14

Ingenieros y maquinistas:

Primer ingeniero Weston, M. John (RO 253)
Segundo ingeniero Westgates, George (RO 253)
Tercer ingeniero East, Roberto (RO 223)
Tercer maquinista Donald, John Mc (RO 227)
Cuarto maquinista Hunsby, George (RO 233)

Total maquinistas e ingenieros: 5

Artilleros de preferencia:

Chávez, Plácido (RO 226)
Johnson, Charles (RO 235)
Jiménez, Jacinto (RO 235)
Julio, Eduardo (RO 235)
Medoros, Alejandro (RO 238)
Peterson, Henry (RO 243)
Palacios, Agenor (RO 243)
Wright, James (RO 253)

Total artilleros de preferencia: 8

ANEXO C

Artilleros ordinarios:

Antonio, Francisco (RO 219)
Barrios, Fernando (RO 221)
Carvajal, Domingo (RO 223)
Concha, Vicente (RO 223)
Castillo, Manuel (RO 223)
Cornelius, Eduardo (RO 223)
Claris, William (RO 223)
Fernández, José (RO 229)
Figueroa, Manuel (RO 229)
Guajardo, Mateo (RO 231)
Gonzáles, Pedro (RO 231)
Klaunssen, Luis (RO 236)
Maquera, Jorge (RO 239)
Olaya, Manuel (RO 242)
Parich, George (RO 243)
Santos, Juan Luis de los (RO 249)
Tamayo, Tomás (RO 251)
Torres, Manuel (RO 251)
Trabur, Antonio (RO 251)
Torres, Luis (RO 251)

Total artilleros ordinarios: 20

Cuerpo Político:

Contador Oquendo, Juan (RO 242)
„ Palacios, Manuel (RO 243)
Cirujano de segunda León, José (RO 237)

Total contadores : 2
„ cirujano : 1

Otros:

Capellán Cavero, Toribio (RO 224)
Sangrador Olivero, Abel (RO 242)
Tonelero Nisbett, Noble (RO 241)
Calderero Mac Phail, Malcom (RO 239)
Cabo fogonero Bradsley, John (RO 221)
„ „ Borren, Edward (RO 221)
„ „ Bunis, Daniel (RO 221)
„ „ Baters, George (RO 221)

Total otros: 8

Carboneros:

Allen, Williams (RO 219)
Gonzáles, José (RO 231)
Hends, John (RO 233)

Carboneros (Cont.):

Morgan, Thomas (RO 239)
Meter, Carl (RO 239)
Pentor, Julians (RO 243)
Pont, John (RO 243)
Rojas, Secundino (RO 247)
Richard, John (RO 247)
Ratheins, Albert (RO 247)
Reyes, Lucas (RO 247)
Varela, Juan (RO 252)

Total carboneros: 12

Fogoneros:

Allen, John (RO 219)
Frey, John (RO 229)
Llanos, José (RO 237)
Pitery, Williams (RO 243)
Reting, Joseph (RO 247)
Reen, Otto (RO 247)
Sinoc, Patric (RO 250)
Siuthein, Richard (RO 250)
Tuquer, Samuel (RO 251)
Underooten, Jacobo (RO 251)
Williams, Frederic (RO 253)

Total fogoneros: 11

Marineros:

Araya, Bartolo (RO 219)
Araya, Juan (RO 219)
Antonio, Silvestre (RO 219)
Alvarez, Pedro (RO 219)
Alizama, Domingo (RO 219)
Alarcón, José (RO 219)
Araya, Anselmo (RO 219)
Arias, José (RO 219)
Bustamante, Marcos (RO 221)
Bradly, Frank (RO 221)
Balton, Henry (RO 221)
Bruno, José (RO 221)
Catalán, José (RO 223)
Cortés, Juan (RO 223)
Castillo, Donato (RO 223)
Carcelén, Vicente (RO 224)
Cáceres, Leonardo (RO 224)
Concha, Valentín (RO 224)
Cofres, Manuel (RO 224)

Marineros (Cont.):

Espinosa, Pedro José (RO 228)
Emilio, Guillermo (RO 228)
Fuensalida, Juan (RO 229)
Flores, Agustín (RO 229)
Fuentes, Anselmo (RO 229)
Francisco, Manuel (RO 229)
Gómez, Francisco (RO 231)
Garrido, Agapito (RO 231)
Godoy, Vicente (RO 231)
Gonzáles, Abraham (RO 231)
Gonzáles, Manuel Jesús (RO 231)
Gonzáles, Juan (RO 231)
García, Joaquín (RO 231)
Gutiérrez, Juan (RO 231)
Heredia, Cayetano (RO 233)
Herrera, Mariano (RO 233)
Hinostroza, José (RO 233)
Harrys, Williams (RO 233)
Ibarrola, Santiago (RO 234)
Iata, José (RO 234)
Joaquín, José (RO 235)
Jara, Julían (RO 235)
Jara, Domingo (RO 235)
Jara, Manuel (RO 235)
Lava, Obdulio (RO 237)
López, Alejandro (RO 237)
Moreno, Juan (RO 239)
Moyano, Tomás (RO 239)
Merino, Genaro (RO 239)
Morales, Carmen (RO 239)
Moreno, Mariano (RO 239)
Naranjo, José (RO 241)
Navorel, José (RO 241)
Olivares, José (RO 242)
Osorio, Félix (RO 242)
Otero, Juan (RO 242)
Redondo, José (RO 247)
Ruiz, Ildefonso (RO 247)
Rodríguez, Francisco (RO 247)
Rolón, Bernardo (RO 247)
Rivera, Juan (RO 247)
Ruiz, Pedro (RO 247)
Valdabenito, Pedro (RO 252)
Vera, Juan (RO 252)
Vargas, Estanislao (RO 252)
Vargas, Juan (RO 252)
Vergara, Miguel (RO 252)
Valenzuela, José (RO 252)

Marineros (Cont.):

Pereira, Francisco (RO 243)
Saavedra, José (RO 249)
Stowens, Hiran (RO 249)
Silva, Juan de Dios (RO 249)
Sifuentes, Narciso (RO 249)
Silva, José (RO 249)
Soto, Gregorio (RO 249)
Suárez, Juan (RO 249)
Samarrano, Antolín (RO 250)
Zulueta, Francisco (RO 254)
Zacarías, José (RO 254)

Total marineros: 78

Grumetes:

Antonio, Joaquín (RO 219)
Aramayo, Nicanor (RO 219)
Cordero, Federico (RO 224)
Castro, Francisco (RO 224)
Dacobar, Juan (RO 227)
Eleanzan, Hans (RO 228)
Gonzáles, Nazario (RO 231)
García, Juan de D. (RO 231)
Gómez, Juan de D. (RO 231)
Herrera, José (RO 233)
Ibáñez, Juan de la C. (RO 234)
Ibáñez, Toribio (RO 234)
Jones, Joseph (RO 235)
Meza, Manuel (RO 239)
Medina, Manuel (RO 239)
Maturana, Juan (RO 239)
Medina, José (RO 239)
Olaya, Calixto (RO 242)
Palacios, Gregorio (RO 243)
Pino, Gaspar (RO 243)
Román, Rafael (RO 247)
Rojas, Esteban (RO 247)
Squir, Frederique (RO 249)
Samudio, Lorenzo (RO 249)
Smith, Pedro (RO 249)
Solari, Juan (RO 250)
Torres, Pedro (RO 251)
Vaisu, Justo (RO 252)
Venegas, Francisco (RO 252)
Zárate, Calixto (RO 254)

Total grumetes: 30

ANEXO C

Pajes:

Aguila, Zacarías (RO 219)
Brazo, Manuel (RO 221)
Cóndor, Federico (RO 224)
Cuevas, José (RO 224)
Flores, Hilario (RO 231)
Garabito, Manuel (RO 231)
Gamarra, Manuel (RO 231)
Herrera, Melchor (RO 233)
Lurquin, Elías (RO 237)
Lazo, Isidoro (RO 237)
Montañés, Zenón (RO 239)
Maldonado, Pablo (RO 239)
Peña, Francisco (RO 239)
Ruiz, Federico (RO 247)
Ruiz, Nicolás (RO 247)
Stuñiga, Federico (RO 250)
Samudio, José del C. (RO 250)
Velásquez, Modesto (RO 252)
Valenzuela, José L. (RO 252)

Total pajes: 19

Guarnición:

Coronel Ortiz, Felipe (RO 242)
Teniente Arrisueño, Enrique (RO 219)
Sargento segundo Chávez, Baltazar (RO 226)
„ „ Moyeda, Manuel T. (RO 239)
„ „ Vargas, Pedro (RO 252)
„ „ Vilca, Mariano (RO 252)
Cabo primero Arredondo, Calixto (RO 219)
„ „ Farfán, Justo (RO 229)
„ „ Flores, Dionicio (RO 229)
„ „ Laguna, Matías (RO 237)
„ „ Montalvo, Rudecindo (RO 239)
Soldado Bautista, Manuel (RO 221)
„ Castro, Manuel (RO 224)
„ Contreras, Casimiro (RO 224)
„ Castro, Mariano (RO 224)
„ Chuquillauri, Pablo (RO 226)
„ Guisado, Pablo (RO 231)
„ Huaqui, Julían (RO 233)
„ Jamanco, Fernando (RO 235)
„ Lara, Matías (RO 237)
„ Mantilla, Carmelino (RO 239)
„ Peralta, Manuel (RO 243)
„ Palma, Manuel (RO 243)
„ Reinoso, Valentín (RO 247)
Cabo Elliot, James (RO 228)

Guarnición (Cont.):

Soldado Rospigliosi, Félix (RO 247)
„ Rojas, Manuel (RO 247)
„ Salas, Francisco (RO 250)
„ Sánchez, Manuel (RO 250)
„ Santos, Romualdo (RO 250)
„ Tapia, Melchor (RO 252)

Total Plana mayor : 1
„ Plana menor : 1
„ guarnición : 22

PERSONAL QUE DOTO LA *CORBETA* UNION DURANTE EL COMBATE DE ABTAO (7 DE FEBRERO DE 1866)

Capitán de fragata Grau, Miguel (RO 232)
Capitán de corbeta Otoya, Exequiel (RO 242)
Teniente 1° Vigil, Arístides (RO 252)
Teniente 1° graduado Aguirre, Elías (RO 220)
Teniente 2° Vera. Ricardo (RO 253)
„ „ Alaiza, Enrique (RO 220)
„ „ Frías, Francisco (RO 229)
Alférez de fragata Collazos, Arístides (RO 224)
„ „ „ Ferreyros, Demetrio (RO 229)
„ „ „ Mur, Valerio (RO 240)
„ „ „ Morales, Froilán (RO 239)
„ „ „ West, Thor (RO 253)
Guardia marina Aramburu, Nicanor (RO 220)
„ Becerra, Manuel (RO 222)
„ Cavero, Justiniano (RO 224)
„ Duffó, Pablo (RO 227)
„ Delgado, Manuel (RO 227)
„ Freyre, Felipe (RO 230)
„ Gil Cárdenas, Manuel (RO 232)
„ Jiménez, Julio (RO 235)
„ Jiménez, Antonio (RO 235)
„ Pinto, Jorge (RO 243)
„ Valle Riestra, Ramón (RO 252)
„ Tizón, Ulpiano (RO 251)
„ Torrico, Santiago (RO 251)

Total capitán de fragata	1
„ capitán de corbeta	1
„ tenientes primeros	2
„ tenientes segundos	3
„ alfereces de fragata	5
„ guardias marinas	13

ANEXO C

Cuerpo Político:

Cirujano de primera clase Febres, Martín (RO 229)
Contador Becerra, Manuel (RO 221)

Total cirujano1
„ contador1

Oficiales de mar:

Primer condestable Pearse, Williams (RO 243)
„ „ Mejía, Manuel (RO 239)
Segundo condestable Ryam, James (RO 247)
Primer guardián Brom, James (RO 221)
Segundo guardián Brom, George (RO 221)
„ „ Riglet, Henry (RO 247)
Primer calafate Wallsps, Isaac (RO 253)
Primer carpintero Flick, Adolfo (RO 229)
Herrero Nicholls, Esteban (RO 241)
Maestre de víveres Morante, Gregorio (RO 239)
Despensero Rodríguez, Juan (RO 247)

Total oficiales de mar: 11

Maquinistas:

Primer maquinista Armstrong, José (RO 220)
„ „ Nicks, Carlos (RO 241)
„ „ Herencia, Manuel (RO 233)
Segundo maquinista Bolesford, B.J. (RO 221)
Cuarto maquinista Bataka, Carlos (RO 221)

Total maquinistas: 5

Carboneros:

Carlín, Miguel (RO 224)
Cavero, Lorenzo (RO 224)
Columne, Thomas (RO 224)
Duta, Juan de Silva (RO 227)
Morillo, José (RO 239)
Sáenz, Felipe (RO 250)
Serda, Rosario (RO 250)
Vidal, Dionicio (RO 252)

Total carboneros: 8

Fogoneros:

Butter, Henry (RO 222)
Backen, Henry (RO 222)
Brown, John (RO 222)

Fogoneros (Cont.):

Davidson, Edward (RO 227)
Hoston, Williams (RO 233)
Hurqui, Fraiman (RO 233)
Josenti, José (RO 235)
Megri, Vicente (RO 239)
Pringland, William (RO 244)
Sivan, Eduardo (RO 250)
Stevens, Thomas (RO 250)
Rejas, John (RO 247)
Retamales, Santiago (RO 247)
William, James (RO 253)
Vásquez, José (RO 252)

Total fogoneros: 15

Artilleros de preferencia:

Galdames, Eusebio (RO 232)
King, Charles (RO 236)
López, Facundo (RO 237)
Méndez, James (RO 239)
Mendoza, Manuel (RO 239)
Montes, Isidoro (RO 239)
Orland, Francisco (RO 242)
Portillo, Francisco (RO 243)
Prado, Antonio (RO 243)
White, Andrés (RO 253)
Whires, John (RO 253)

Total artilleros de preferencia: 11

Artilleros ordinarios:

Brom, Henry (RO 221)
Benjamín, Thomas (RO 221)
Bandesboins, Charles (RO 221)
Davis, George (RO 227)
Gissel, Ciriaco (RO 232)
García, Ramón (RO 232)
Johnsons, John (RO 235)
Lavalle, José (RO 237)
Mayer, Enrique (RO 239)
Pimper, Vicente (RO 244)
Petit, Charles (RO 244)
Pino, José (RO 244)
Taylor, William (RO 251)
Silva, José M. (RO 250)
Steward, John (RO 250)
Sting, James (RO 250)
Saavedra, Juan (RO 250)

Total artilleros ordinarios: 17

ANEXO C

Marineros:

Aguirre, Domingo (RO 220)
Angeles, Thomas (RO 220)
Angeni, Giovani (RO 220)
Albarracín, Antonio (RO 220)
Alarcón, Antonio (RO 220)
Araya, Anselmo (RO 220)
Bonilla, José (RO 221)
Barreda, Antonio (RO 221)
Bravo, José Dolores (RO 222)
Bravo, José M. (RO 222)
Bacon, Carlos (RO 222)
Castro, Francisco (RO 224)
Candia, Julián (RO 224)
Carlos, Luis (RO 224)
Claymond, John (RO 224)
Castillo, Juan (RO 224)
Craynold, Henry (RO 224)
Cliffer, Henry (RO 224)
Castañira, Lázaro (RO 224)
Cabrera, Martín (RO 224)
Dowell, Faich Mac (RO 227)
Dean, Encarnación (RO 227)
Espinosa, José (RO 228)
Echenique, Pedro (RO 228)
Techeira, Manuel (RO 229)
Fernández, José (RO 229)
Flores, Bautista (RO 230)
Guerra, José (RO 232)
Georgio, Constantino (RO 232)
Gómez, Luis (RO 232)
Guerra, José (RO 232)
Grahan, John (RO 232)
Gerpe, Thomas (RO 232)
Johns, John (RO 235)
Jiménez, 1º José (RO 235)
Joaquín, José (RO 235)
Kaest, August (RO 236)
López, Adolfo (RO 237)
Laighton, José (RO 237)
Marín, Cruz, (RO 239)
Maduro, Paul (RO 239)
Medina, Manuel (RO 239)
Muñoz, José (RO 239)
Millán, Miguel (RO 239)
Morales, Zacarías (RO 239)
Naranjo, José (RO 241)
Navarrete, José (RO 241)
Ojeda, José M. (RO 242)
Plaza, Gerónimo (RO 244)
Pizarro, José (RO 244)

Marineros (Cont.):

Pérez, Juan (RO 244)
Paredes, Sebastián (RO 244)
Ramírez, Manuel (RO 247)
Robert, George (RO 247)
Ramírez, Domingo (RO 247)
Retamales, Gil (RO 247)
Reyes, Basilio (RO 247)
Romero, Agustín (RO 247)
Soquios, Juan (RO 250)
Segovia, Francisco (RO 250)
Saavedra, Pedro (RO 250)
Salgado, Emilio (RO 250)
Torres, Máximo (RO 251)
Teodoro, Demetrio (RO 251)
Vásquez, Juan (RO 252)
Valenzuela, Juan (RO 253)
Wigers, Jacob (RO 253)

Total marineros: 67

Grumetes:

Agumados, José M. (RO 220)
Anderson, John (RO 220)
Araoz, José R. (RO 220)
Brown, Charles (RO 222)
Cabral, Casimiro (RO 224)
Cornejo, Pablo (RO 224)
Córdova, Victorio (RO 224)
Casanova, Martín (RO 224)
Escobar, Eulogio (RO 228)
Forones, Faustino (RO 230)
Fernández, Samuel (RO 230)
Fernándes, Tomás (RO 230)
Gonzáles, Mariano (RO 232)
Gutiérrez, Manuel (RO 232)
Jacinto, Joaquín (RO 235)
Johnsons, Hans (RO 235)
Kaest, Ames (RO 236)
Linot, Luis (RO 237)
Lang, Francisco (RO 237)
Maldonado, José Rosario (Ro 239)
Nobria, Severiano (RO 241)
Oliva, Eduardo (RO 242)
Peel, Francisco (RO 244)
Vergara, Gregorio (RO 252)
Tapia, Juan (RO 251)
Torres, Manuel (RO 251)
Save, Cornelio (RO 250)
Sosa, José (RO 250)

Total grumetes : 28

ANEXO C

Pajes:

Aiscorbe, Isidro (RO 220)
Alejo, Francisco (RO 220)
Grando, José (RO 232)
Ribeyro, Manuel (RO 247)

Total pajes: 4

Guarnición:

Capitán Calero, Manuel (RO 224)
„ Echenique, Juan Martín (RO 228)
Teniente Necochea, Mariano (RO 241)
„ Rambla, Rosendo (RO 247)

Total oficiales de guarnición: 4

Guarnición (tropa):

Sargento 1º. Rodríguez, José (RO
Sargento 2º. Contreras, Nicolás (RO 224)
„ „ Céspedes, Manuel (RO 224)
„ „ Ochoa, José M. (Ro 242)
„ „ Zegarra, Isidro (RO 254)
Cabo 1º. Bautista, Manuel (RO 222)
„ „ Salazar, Domingo (RO 250
„ „ Rojas, Miguel (RO 247)
Cabo 2º. Castañeda, Manuel (RO 224)
„ „ Codorcalle, José María (RO 225)
„ „ Fernández, Alejo (RO 230)
„ „ Gómez, Raimundo (RO 232)
„ „ Medina, José Luis (RO 239)
„ „ Huaygua, José M. (RO 233)
Cabo 2º. Pérez, Santos (RO 244)
„ „ Venegas, Valerio (RO 252)
Soldado Alvarado, Mariano (RO 220)
„ Alaña, Felipe (RO 220)
„ Castillo, Mariano (RO 224)
„ Cordero, José María (RO 225)
„ Centeno, Mariano (RO 225)
„ Carlos, Santiago (RO 225)
„ Carqui, Toribio (RO 225)
„ Cocharme, Mariano (RO 225)
„ Conde, Prudencio (RO 225)
„ Cruz, Agustín (RO 225)
„ Chacón, Esteban (RO 226)
„ Guerra, Luciano (RO 232)
„ Moreno, Julián (RO 240)
„ Martínez, Mariano (RO 240)
„ Huaranca, Manuel (RO 233)
„ Huamán, Rafael (RO 233)

Guarnición (Tropa) (Cont.):

Soldado Huaraca, José (RO 233)
„ Huamán, Rufino (RO 233)
„ López, Mariano (RO 237)
„ Neira, Nolasco (RO 241)
„ Ortiz, Miguel (RO 242)
„ Puma, José M. (RO 244)
„ Pariamán, Mariano (RO 244)
„ Quispe, 1° José (RO 245)
„ Quispe, 2° José (RO 245)
„ Quispe, Belisario (RO 245)
„ Reyes, José Esteban (RO 248)
„ Ramos, Felipe (RO 248)
„ Ríos, Pablo (RO 248)
„ Sarabia, Isidro (RO 250)
„ Tito, Manuel (RO 251)
„ Torreblanca, Melchor (RO 251)
„ Valladares, Pedro (RO 253)
„ Velarde, Manuel (RO 252)

Total guarnición (tropa): 50

PERSONAL QUE HABIA DOTADO LA FRAGATA *AMAZONAS* Y QUE OCUPO VARIAS POSICIONES DURANTE EL COMBATE DE ABTAO, NO CONSIDERADO EN LAS LISTAS PRECEDENTES (7 DE FEBRERO DE 1866)

Teniente primero Thorne, Carlos (RO 251)
Alférez de fragata Therry, Francisco (RO 251)

Total teniente 1° 1
„ alférez de fragata 1

Guardias marinas:

Barloque, José (RO 222)
Gómez, Manuel (RO 232)
Grimaldo, Germán (RO 232)
Galván, Félix (RO 232)
Prado, Leoncio (RO 244)
Pareja, Ricardo (RO 244)
Puente, Manuel de la (RO 244)
Romero, Alfredo (RO 248)

Total guardias marinas: 8

Oficial de mar:

Primer calafate Olivares, Exequiel (RO 242)

Maquinista:

Cuarto maquinista López, Wenceslao (RO 237)

ANEXO C

Marinero:

Nina, Esteban (RO 241)

Guarnición:

Teniente Espinoza, Mariano (RO 228)
„ Ramírez, Benjamín (RO 248)
Subteniente Salas, Pedro (RO 250)
„ Salas, José (RO 250)
„ Vildósola, Julio (RO 253)
Sargento 1° Benavides, José (RO 222)
Sargento 2° Farfán, Carlos (RO 230)
„ „ Manrique, Luciano (RO 240)
„ „ Pizarro, Manuel (RO 244)
Cabo 1° Rodríguez, Mariano (RO 248)
„ „ Sereceda, Silverio (RO 250)
„ „ Rivera, Casimiro (RO 248)
„ „ Barreda, Juan (RO 222)
„ „ Ferro, Santiago (RO 230)
„ „ López, Gabino (RO 237)
„ „ Muñoz, Marcos (RO 240)
Cabo 2° Llepes, Mariano (Ro 237)
„ „ Morales, Francisco (RO 240)
„ „ Mamani, Julián (RO 240)
„ „ Rueda, Tomás (RO 248)
Soldado Alarcón, Pedro (RO 220)
„ Apaza, José (RO 220)
„ Arias, José María (RO 220)
„ Blas, Valerio (RO 222)
„ Batille, Cecilio (RO 222)
„ Falconí, Francisco (RO 230)
„ Flores, José Manuel (RO 230)
„ Galindo, Vicente (RO 232)
„ Gómez, José (RO 232)
„ Huapaya, Gregorio (RO 233)
„ Pumacahua, Narciso (RO 244)
„ Pineda, Saturnino (RO 244)
„ Quintana, Nicolás (RO 245)
„ Quispe, Gaspar (RO 245)
„ Quispe, Pedro (RO 245)
„ Quispe, Francisco (RO 245)
„ Quispe, Andrés (RO 245)
„ Sánchez, Antonio (RO 250)
„ Saavedra, Ignacio (RO 250)
„ Ticona, Manuel (RO 251)
„ Tulpo, Mariano (RO 251)
„ Vargas, Marino (RO 253)
„ Velásquez, Angelino (RO 253)
„ Zacarías, Juan (RO 254)

Total oficiales de guarnición : 5
„ tropa de guarnición : 39

En el libro de "Tomas de razón..." figuran los nombres de seis oficiales peruanos de marina que no están registrados en la obra de Urría y en los otros documentos que hemos consultado. Se trata de los alfereces de fragata: Antonio Jimeno, Alejandro Lauri, Carlos Herrera, Samuel Sarrio, Jorge Tesanos Pinto, y Manuel Lagomaggiori. Como el mencionado libro no proporciona detalles, no nos es posible precisar en qué buques estuvieron durante el combate.

Personal chileno

En el libro de "Tomas de razón..." aparece un grupo de oficiales, de oficiales de mar y de miembros del Ejército de Chile, a quienes también se consideró con derecho a recibir las medallas que se distribuyeron entre los peruanos. Como se trata solamente de 125 personas, y en las varias baterías de tierra que tomaron parte en el combate hubo un número mayor, es de suponer que solamente se consideró en la distribución de medallas peruanas a aquellos que estuvieron embarcados en la *Covadonga* y en nuestros buques, pues en algunos de ellos hubo personal chileno. De acuerdo con los datos que suministra el libro de "Tomas de razón..." se puede nombrar a los siguientes:

a) Oficiales de la Marina de Chile:
—Capitanes de corbeta: Manuel Thomson, Luis Linch
—Teniente primero: Francisco Rondizzoni
—Tenientes segundos: Arturo Prat, Carlos Condel, Dionicio Olavarría
—Guardias marinas: Constantino Baunen, Carlos Poster, Luis Errázurriz, Francisco Sánchez, Marcos Pradel, Manuel A. Riofrío
—Ingenieros de la Armada: Eduardo Haytt, Ricardo Orver, Dionicio Manterola
—Subtenientes de infantería: 3
—Subteniente de artillería naval: 1
—Ayudante de órdenes: 1

b) Oficiales de mar y otros de la Marina y del Ejército:
—Contramaestre: Luis López
—Condestable: José de la C. Cid
—Guardianes: Juan Amaya, Juan Angelino
—Carpintero: José Lobo
—Calafates: Delfín Oreyano, Miguel Mateluna
—Velero: Pedro Medina
—Cocinero de equipaje: Manuel Valenzuela
—Maestre de víveres: Emilio Lorca
—Patrón de bote: Felipe Ponce
—Timoneles: Julián Sosa, Marcelino Gastalde
—Capitán de altos: José Harambuena
—Capitanes de castillo: Guillermo Green, Enrique Antonio
—Mayordomos: Vital Ravert, José Pereira Méndez
—Marineros: 25
—Grumetes: 11
—Pajes: 7
—Sangrador: 1
—Herrero: 1
—Fogoneros: 5
Carboneros: 4
—Sargento: 1 —Sargentos de artillería naval: 2
—Cabos: 6
—Tambor: 1
—Soldados: 23

ANEXO C

LISTA ALFABETICA DE LOS PERUANOS QUE FIGURAN EN LAS RELACIONES QUE PRECEDEN, COMO ASISTENTES A LOS COMBATES

Abad, Hipólito (monitor *Loa*)
Abarca, Luis (vapor *Colón*)
Abarca, Manuel ("otros lugares")
Abiert, Juan (torre La Merced)
Abril, Máximo (vapor *Tumbes*)
Acuña, Mariano (Batallón 2° de Marina)
Adrián, Gregorio (vapor *Tumbes*)
Agüero, Juan (Batallón 2° de Marina)
Aguila, Zacarías (corbeta *América*)
Aguilar, José (fragata *Apurímac*)
Aguilar, Manuel (monitor *Loa*)
Aguirre, Domingo (corbeta *Unión*)
Aguirre, Elías (corbeta *Unión*)
Aguirre, Faustino ("otros lugares")
Aguirre, Gabino (torre Junín)
Aguirre, Ventura ("otros lugares")
Agumados, José M. (corbeta *Unión*)
Agustín, Pablo (fuerte Ayacucho)
Agustín, Pablo (vapor *Colón*)
Aiscorbe, Isidro (corbeta *Unión*)
Aizcorbe, Manuel (vapor *Sachaca*)
Alaiza, Enrique (corbeta *Unión*)
Alaña, Felipe (corbeta *Unión*)
Alarcón, Antonio (corbeta *Unión*)
Alarcón, José (corbeta *América*)
Alarcón, Narciso (monitor *Loa*)
Alarcón, Pedro (fragata *Amazonas*)
Alarcón, Victorino (fuerte Ayacucho)
Albarracín, Antonio (corbeta *Unión*)
Alcántara, Pedro (fragata *Apurímac*)
Alcázar, Manuel (vapor *Colón*)
Aldaves, Basilio (Batallón 2° de Marina)
Alegría, Francisco de Paula (Cañón del Pueblo)
Alejo, Francisco (corbeta *Unión*)
Alfaro, Juan (torre La Merced)
Alia, Belisario (monitor *Victoria*)
Aliaga, Anacleto (monitor *Loa*)
Aliaga, Marcelino (fragata *Apurímac*)
Alizama, Domingo (corbeta *América*)
Aljovín, Arístides (vapor *Sachaca*)
Almeida, Juan (fragata *Apurímac*)
Alonso, Remigio (Batallón 2° de Marina)
Alva, Gerardo (vapor *Colón*)
Alvarado, Calixto (vapor *Colón*)
Alvarado, Cesáreo ("otros lugares")
Alvarado, Manuel C. (Batallón 2° de Marina)

Alvarado, Mariano (corbeta *Unión*)
Alvarado, Rómulo (monitor *Victoria*)
Alvarez, Baltazar (Fuerte Santa Rosa)
Alvarez, Eustaquio (Batallón 2° de Marina)
Alvarez, Francisco (Fuerte Santa Rosa) (herido)
Alvarez, Francisco (torre La Merced)
Alvarez, Manuel (vapor *Tumbes*)
Alvarez, Pedro (corbeta *América*)
Alvarez, Rafael (vapor *Sachaca*)
Alzamora, Celestino ("otros lugares")
Alzamora, Eugenio (Batallón 2° de Marina)
Alzamora, Gregorio (vapor *Sachaca*)
Alzamora, Julián (Fuerte Santa Rosa)
Alzamora, Manuel (vapor *Tumbes*)
Alzamora, Ruperto (Fuerte Ayacucho)
Alzola, Manuel (Fuerte Santa Rosa)
Allen, John (corbeta *América*)
Allen, Williams (corbeta *América*)
Amstrong,(1) José (corbeta *Unión*)
Anacleto, Antonio (vapor *Colón*)
Anamaría, Jesús ("otros lugares")
Anaya, Matías (fragata *Apurímac*)
Ancalli, Manuel (Batallón 2° de Marina)
Anderson, John (corbeta *Unión*)
(2)
Andrade, Juan (fragata *Apurímac*)
Andrade, Manuel (fragata *Apurímac*)
Angeles, Thomas (corbeta *Unión*)
Angeni, Giovani (corbeta *Unión*)
Antonio, Francisco (corbeta *América*)
Antonio, Joaquín (corbeta *América*)
Antonio, Joaquín (fragata *Apurímac*)
Antonio, Joaquín (vapor *Tumbes*)
Antonio, Juan (fragata *Apurímac*)
Antonio, Silvestre (corbeta *América*)
(3)
Apaza, Agustín (vapor *Sachaca*)
Apaza, José (fragata *Amazonas*)
Apaza, Mariano (vapor *Sachaca*)
Aramayo, Nicanor (corbeta *América*)
Aramburú, Nicanor (corbeta *Unión*)

---

(1) Debe ser Armstrong.
(2) Anderson, Thomas figura en el libro "Tomas de razón..." No se especifica a qué dotación pertenecía.
(3) Aparicio , Mariano figura en el libro "Tomas de razón..." No se especifica a qué dotación pertenecía.

ANEXO C

Arana, Fermín (Batallón 2° de marina)
Arana, Luciano (fragata *Apurímac*)
Arancibia, Andrés A. (Batallón 2° de Marina)
Aranda, Fermín (vapor *Tumbes*)
Araoz, José R. (corbeta *Unión*)
Araujo, Estanislao (fragata *Apurímac*)
Araujo, Justo (torre Junín)
Araya, Anselmo (corbeta *América*)
Araya, Anselmo (corbeta *Unión*)
Araya, Bartolo (corbeta *América*)
Araya, Juan (corbeta *América*)
Araya, Serapio (Fuerte Santa Rosa)
Arce, Juan ("otros lugares")
Arcos, Ramón (Batallón 2° de Marina)
Arellano, Juan (corbeta *América*)
Arenaga, Mariano (monitor *Loa*)
Argumanes, Ignacio (vapor *Sachaca*)
Arias, José (corbeta *América*)
Arias, José María (fragata *Amazonas*)
Arispe, Valentín (Fuerte Ayacucho)
Arizola, Manuel Antonio (monitor *Victoria*)
Armas, Andrés (fragata *Apurímac*)
Arotegui, Pedro (monitor *Loa*)
Arquini, José (fragata *Apurímac*)
Arredondo, Calixto (corbeta *América*)
Arredondo, Rudecindo (Fuerte Santa Rosa)
Arriaga, Manuel H. (monitor *Victoria*)
Arrieta, Agustín (batería Chacabuco)
Arrieta, Aurelio (Cañón del Pueblo)
Arrisueño, Enrique (corbeta *América*)
Arzola, Daniel (torre La Merced)
Arzola, Manuel ("otros lugares")
Ascurra, José ("otros lugares")
(1)
Astete, Luis Germán (vapor *Sachaca*)
Astudillo, Carlos (fuerte Santa Rosa)
Austria, José (vapor *Sachaca*)
Azabache, Ceferino (Fuerte Santa Rosa)
Backer, Henry (corbeta *Unión*)
Backus, Gerrit (monitor *Loa*)
Bacon, Carlos (corbeta *Unión*)
Baisas, Juan A. ("otros lugares")
Baisas, Pascual ("otros lugares")
Balbuena, Manuel (vapor *Tumbes*)
Baldino, Carlos (monitor *Loa*)

---

(1) Asquino, José figura en el libro "Tomas de razón..." No se especifica a qué dotación pertenecía.

Balta, Francisco (vapor *Colón*)
Balton, Henry (corbeta *América*)
(1)
Bandesboins, Charles (corbeta *Unión*)
Baraton, Juan (vapor *Tumbes*)
Barba, José (torre La Merced) (herido)
Barloque, Enrique, (Cañón del Pueblo)
Barloque, Enrique (fragata *Apurímac*)
Barloque, José (fragata *Amazonas*)
Barloque, José (vapor *Colón*)
(2)
Barquer, Luis (monitor *Loa*)
Barragán, Francisco (Batallón 2° de Marina)
Barragán, Manuel (monitor *Loa*)
Barreda, Antonio (corbeta *Unión*)
Barrera, Juan (fragata *Amazonas*)
Barrera, Juan (fragata *Apurímac*)
Barrera, Julián (Batallón 2° de Marina)
Barrera, Julián ("otros lugares")
Barrera, Lino de la (fuerte Santa Rosa)
Barrera, Pedro (fragata *Apurímac*)
Barria, Felipe (vapor *Tumbes*)
Barrios, Fernando (corbeta *América*)
Barrios, José (vapor *Tumbes*)
Barrios, Juan (monitor *Loa*)
Barrios, Mariano (fragata *Apurímac*)
Barrueta, Nicolás (batería Maypú)
Bataska, Carlos (corbeta *Unión*)
Baters, George (corbeta *América*)
(3)
Batille, Cecilio (fragata *Amazonas*)
Battel, Joseph (fragata *Apurímac*)
Bautista, Francisco (fuerte Santa Rosa)
Bautista, Juan (fuerte Ayacucho)
Bautista, Manuel (corbeta *América*)
Bautista, Manuel (corbeta *Unión*)
Bazo, Antonio (Batallón 2° de Marina)
Bazo, Juan B. (Cañón del Pueblo)
Becerra, Gregorio ("otros lugares")
Becerra, José ("otros lugares")
Becerra, Manuel (corbeta *Unión*)

---

(1) Balladares, Pedro figura en el libro "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(2) Barnos, Daniel figura en el libro "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(3) Batheim, Albert figura en el libro "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

ANEXO C

Becerra, Manuel (vapor *Colón*)
Beckard, Williams (vapor *Colón*)
(1)
Beltrán José María (fuerte Santa Rosa)
Beltrán, Manuel (vapor *Sachaca*)
Bell, John (monitor *Loa*)
Bellido, José (Batallón 2º de Marina)
Bellido, Mariano (vapor *Tumbes*)
Bemitt, Edward (vapor *Tumbes*)
Benavides, José (fragata *Amazonas*)
Benavides, José (torre La Merced)
Benavides, Manuel (fragata *Apurímac*)
Benjamín, Thomás (corbeta *Unión*)
Berange, Augusto (vapor *Colón*)
Berenguer, Aníbal (Batallón 2º de Marina)
Berna, Manuel (monitor *Loa*)
Bernales, Pedro (monitor *Loa*)
Bernui, Ildefonso (Fragata *Apurímac*)
Berteren, Luis (vapor *Colón*)
(2)
Betancurt, José (batería Independencia)
(3)
Black, George (monitor *Loa*)
Black, Guillermo (fuerte Ayacucho)
(4)
Blanco, José (vapor *Tumbes*)
Blas, Valerio (fragata *Amazonas*)
Bobio, Juan (vapor *Tumbes*)
Boden, Santiago (vapor *Tumbes*)
Bolesford, B.J. (corbeta *Unión*)
Bonilla, José (corbeta *Unión*)
Borca, Pedro (fuerte de Santa Rosa)
Boruen, Edward (corbeta *América*)
Boza, José E. (fragata *Apurímac*)
Bradly, Frank (corbeta *América*)
Bradsley, John (corbeta *América*)
Braña, Pantaleón (fragata *Apurímac*)
Braston, Conrado (fragata *Apurímac*)
Brau, John (vapor *Colón*)

---

(1) Beize, Justo figura en el libro "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(2) Betamorales, Santiago figura en el libro "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(3) Bigteh, Henry figura en el libro "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(4) Bladsley, John figura en el libro "Tomas de razón...". No se específica a qué dotación pertenecía.

Bravo, José Dolores (corbeta *Unión*)
Bravo, José M. (corbeta *Unión*)
Brazo, Manuel (corbeta *América*)
Bridle, Samuel (corbeta *América*)
Brown, George (corbeta *Unión*)
Brom, Henry (corbeta *Unión*)
Broson, James (corbeta *Unión*)
Brown, Charles (corbeta *Unión*)
Brown Charles (fragata *Apurímac*)
Brown, John (corbeta *Unión*)
Brown, William (fragata *Apurímac*)
Bruno, José (corbeta *América*)
Bucachet, Joseph (vapor *Sachaca*)
Bunis, Daniel (corbeta *América*)
Burgos, Lorenzo (fragata *Apurímac*)
Bustamante, Andrés (torre Junín)
Bustamante, Marcos (corbeta *América*)
Bustos, José (monitor *Victoria*)
Butter, Henry (corbeta *Unión*)
Cabada, Wenceslao (fragata *Apurímac*)
Cabañas, Luis (vapor *Colón*)
Cabieses, Hercilio (Cañón del Pueblo)
Cabieses, Hercilio (corbeta *América*)
Cabieses, Hercilio (fuerte Santa Rosa)
Cabral, Casimiro (corbeta *Unión*)
Cabrera, Agustín (fuerte Ayacucho)
(1)
Cabrera, Marcos (Batería Provisional)
Cabrera, Martín (corbeta *Unión*)
Cáceres, Hipólito (Cañón del Pueblo)
Cáceres, Leandro (corbeta *América*)
Cáceres, Simón (Cañón del Pueblo)
(2)
Calderón, Gumercindo (vapor *Tumbes*) (herido)
Calderón, Manuel (fragata *Apurímac*)
Calderón, Manuel (torre Junín)
Calderón, Tomás (Batallón 2° de Marina)
Calero, Cayetano (monitor *Loa*)
Calero, Luis E. (torre Junín)
Calero, Manuel (corbeta *Unión*)
Calero, Manuel (corbeta *Tumbes*)
Calvo, Manuel (vapor *Tumbes*)
Camacho, Eduardo (fragata *Apurímac*)
Camacho, Manuel (monitor *Loa*) (grumete)

---

(1) Cabrera, Lorenzo figura en el libro "Toma de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecia.
(2) Cacho, Francisco figura en el libro "Toma de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

ANEXO C

Camacho, Manuel (monitor *Loa*) (marinero)
Camasca, Celedonio (vapor *Sachaca*)
Campell, Henry (fragata *Apurímac*)
Campos Anacleto (torre Junín)
Campos, Dionicio (fragata *Apurímac*)
Canales, Gregorio (vapor *Tumbes*)
Canales, Victorio ("otros lugares")
Candia, Julián (corbeta *Unión*)
Canivon, James (vapor *Tumbes*)
Cantos, Federico (monitor *Loa*)
Caravedo, Lorenzo (vapor *Tumbes*) (grumete)
Caravedo, Lorenzo (vapor *Tumbes*) (marinero)
Cárcamo, Manuel (Batería Maypú) (muerto)
Cárcamo, Manuel (Cañón del Pueblo) (muerto)
Cárcamo, Raymundo (Batería Maypú) (muerto)
Cárcamo, Raymundo (Cañón del Pueblo) (muerto)
Carcelén, José ("otros lugares")
Carcelén, Vicente (corbeta *América*)
Cárdenas, Justo (fragata *Apurímac*)
Cárdenas, Ramón (fragata *Apurímac*)
Cárdenas, Santiago (corbeta *América*)
Carlín, Miguel (corbeta *Unión*)
Carlos, Luis (corbeta *Unión*)
Carlos, Santiago (corbeta *Unión*)
Carnero, Antonio (fragata *Apurímac*)
Carqui, Toribio (corbeta *Unión*)
Carpio, Mariano (vapor *Tumbes*)
Carrasco, A. B. (vapor *Sachaca*)
Carrasco, Bernabé (fragata *Apurímac*)
Carrasco, Manuel (corbeta *América*)
Carreño, Rosendo ("otros lugares")
Carrera, Francisco (vapor *Sachaca*)
Carrera, José (Batallón 2° de Marina)
Carrillo, Camilo (monitor *Loa*)
Carrillo, José (fragata *Apurímac*)
Carrión, José Cecilio (torre La Merced) (herido)
Cartagena, José (fragata *Apurímac*)
Carvajal, Andrés (torre Junín)
Carvajal, Dámaso (Batallón 2° de Marina)
Carvajal, Domingo (corbeta *América*)
Carvajal, Jacinto (vapor *Tumbes*)
Carvajal, Melitón (vapor *Tumbes*)
Casanova, Martín (corbeta *Unión*)
Casaña, Andrés (fragata *Apurímac*)
Casas, Bernardino (vapor *Tumbes*)
Casaverde, Juan o Julián (fragata *Apurímac*)
Castañeda, Manuel (corbeta *Unión*)
Castagnena, Toribio (fragata *Apurímac*)
Castañira, Lázaro (corbeta *Unión*)
Castillo, Domingo (fuerte Ayacucho)

Castillo, Donato (corbeta *América*)
Castillo, José (fuerte Ayacucho)
Castillo, José (vapor *Tumbes*)
Castillo, Juan (corbeta *Unión*)
Castillo, Juan (fuerte Santa Rosa)
Castillo, Ludovico (fragata *Apurímac*)
(1).
Castillo, Manuel (corbeta *América*)
Castillo, Marcelino ("otros lugares")
Castillo, Mariano (corbeta *Unión*)
Castillo, Mariano (vapor *Tumbes*)
Castrellón, Manuel (batería Independencia)
Castro, Carlos ("otros lugares")
Castro, Casimiro (fuerte Santa Rosa) (herido)
Castro, Francisco (corbeta *América*)
Castro, Francisco (corbeta *Unión*)
Castro, José (vapor *Sachaca*)
Castro, Manuel (corbeta *América*)
Castro, Manuel (fuerte Santa Rosa)
Castro, Manuel (vapor *Tumbes*)
Castro, Marcelino (monitor *Loa*)
Castro, Mariano (corbeta *América*)
Catalán, José (corbeta *América*)
Cater, Fidel ("otros lugares")
Cautos, Federico (monitor *Loa*)
Cavalle, Silvanus ("otros lugares")
Cavero, Agustín (Batallón 2° de Marina)
Cavero, Felipe (fragata *Apurímac*)
Cavero, Justiniano (corbeta *Unión*)
Cavero, Lorenzo (corbeta *Unión*)
Cavero, Polo (torre La Merced)
Cavero, Toribio (corbeta *América*)
Cayo, Gaspar (fragata *Apurímac*)
Centeno, Mariano (corbeta *Unión*)
Cerna, Domingo (fragata *Apurímac*)
Cervantes, Antonio (vapor *Tumbes*)
César Jacobo (fuerte Ayacucho)
Céspedes, Manuel (corbeta *Unión*)
Cigüeña Tomás (fragata *Apurímac*)
Cipriano, Julián (Batallón 2° de Marina)
Clairs, William (corbeta *América*)
Claymond, John (corbeta *Unión*)
Cliffer, Henry (corbeta *Unión*)
Cobián, Juan (corbeta *América*)
Cobián, Tomás D. (fragata *Apurímac*)
Cobos, José E. (Batería Provisional)
Cocharme, Mariano (corbeta *Unión*)

---

(1) Castillo del, Udorico figura en el libro "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

ANEXO C

Codorcalle, José María (corbeta *Unión*)
Coello, Jacinto (vapor *Sachaca*)
Coello, Rafael (torre Junín)
Cofre, José ("otros lugares")
Cofres, Manuel (corbeta *América*)
Colán, Mariano (monitor *Loa*)
Colmenares, José (monitor *Loa*)
Coloma, Cristóbal (monitor *Victoria*)
Columne, Thomas (corbeta *Unión*)
Collazos, Arístides (corbeta *Unión*)
Collazos, Arístides (monitor *Loa*)
Collings, James (fragata *Apurímac*)
Concha, Valentín (corbeta *América*)
Concha, Vicente (corbeta *América*)
Conde, Prudencio (corbeta *Unión*)
Condor, Federico (corbeta *América*)
Constantino, Nicolás (vapor *Sachaca*)
Contreras, Casimiro (corbeta *América*)
Contreras, José (fragata *Apurímac*)
Contreras, Marcos (Batallón 2º de Marina)
Contreras, Nicolás (corbeta *Unión*)
Coquis, Manuel (fragata *Apurímac*)
Cordero, Federico (corbeta *América*)
Cordero, José María (corbeta *Unión*)
Córdova, Victorio (corbeta *Unión*)
Cornejo, Pablo (corbeta *Unión*)
Cornelius, Eduardo (corbeta *América*)
Corona, Alejandro (monitor *Victoria*)
Coronel, Bernardo (monitor *Loa*)
Correa, Manuel (fuerte Ayacucho)
Cortés, Cosme (fragata *Apurímac*)
Cortés, Juan (corbeta *América*)
Cortés, Liberato (fragata *Apurímac*)
Craynold, Henry (corbeta *Unión*)
Crisóstomo, Juan (fragata *Apurímac*)
Crosby, Francisco ("otros lugares")
Cruz, Agustín (corbeta *Unión*)
Cruz, Andrés de la (fragata *Apurímac*)
Cruz, Atanacio (vapor *Sachaca*)
Cruz, Florentino (fragata *Apurímac*)
Cruz, José de la (fragata *Apurímac*)
Cruz, Juan de la (monitor *Loa*)
Cruz, Manuel (monitor *Loa*)
Cruz, Pablo (vapor *Colón*)
Cruz, Pablo de la (vapor *Tumbes*)
Cruz Figueroa, José de la (fuerte Santa Rosa)
Cruzate, Belisario (Cañón del Pueblo)
Cubillas, Luis (vapor *Tumbes*)

Cuevas, José (corbeta *América*)
Chacón, Esteban (corbeta *Unión*)
Chamorro, Manuel (fragata *Apurímac*)
Chamorro, Mateo (fragata *Apurímac*)
Charún, Francisco (vapor *Tumbes*)
Chavarría, Domingo (vapor *Tumbes*)
Chavarría, Juan (fragata *Apurímac*)
Chávez, Baltazar (corbeta *América*)
Chávez, Carmen (fragata *Apurímac*)
Chávez, Julio (vapor *Tumbes*)
Chávez, Mariano (Batallón 2º de Marina)
Chávez, Plácido (corbeta *América*)
Checa, Miguel (Cañón del Pueblo)
Chimingo, León (torre Junín)
Chinga, Manuel (fragata *Apurímac*)
Chipana, Evaristo (fragata *Apurímac*)
Chiurch, George (fragata *Apurímac*)
Chota, Doroteo (fragata *Apurímac*)
Chuliza, Nicolás (fuerte Santa Rosa)
Chuquillauri, Pablo (corbeta *América*)
Dacamara, Juan (fragata *Apurímac*)
Dacobar, Juan (corbeta *América*)
(1)
Darne, Francisco (vapor *Tumbes*)
Darney, Pedro ("otros lugares")
(2)
Davidson, Edward (corbeta *Unión*)
Dávila, Candelario (fuerte Santa Rosa)
Davis, George (corbeta *Unión*)
Davis, Williams (fragata *Apurímac*)
Daza, José (fragata *Apurímac*)
De la Rosa, Dionicio (batería Independencia)
Dean, Encarnación (corbeta *Unión*)
Delboy, Ulises (corbeta *América*)
Delboy, Ulises (monitor *Loa*)
Delgado, José (fragata *Apurímac*)
Delgado, Manuel (corbeta *Unión*)
Delgado, Manuel C. (vapor *Tumbes*)
Delgado, Pedro (monitor *Loa*)
Dench, Julio (fragata *Apurímac*)
Devine, James (fragata *Apurímac*)
Díaz, Antonio (fragata *Apurímac*)
Díaz, Emilio ("otros lugares")
(3)
Díaz, Juan (Cañón del Pueblo)
Díaz, Juan D. (batería Maypú)

---

(1) Dacovea, Juan figura en el libro "Tomas de razón...", sin especificar la dotación.
(2) Davidia, Carmen figura en el libro "Tomas de razón...". No especifica la dotación a que pertenecía.
(3) Díaz, Encarnación figura en el libro "Tomas de razón...". No especifica la dotación a que pertenecía.

ANEXO C

Díaz, Juan J. (fuerte Santa Rosa)
Díaz, Martín (fragata *Apurímac*)
Díaz, Pedro (fragata *Apurímac*)
Díaz, Tadeo (fragata *Apurímac*)
Diez, Juan de D. (fragata *Apurímac*)
Domínguez, Dámaso (fragata *Apurímac*)
Donald, (1) Angle Mac (fragata *Apurímac*)
Donald, John Mc (corbeta *América*)
Donayre, Gustavo (vapor *Colón*)
Donowell, John (fragata *Apurímac*)
Dorregaray, Félix (monitor *Loa*)
Dowell, Nick Mac (corbeta *Unión*)
Duarte, Manuel (vapor *Sachaca*)
Dueñas, Antonio (vapor *Colón*)
Duffó, Pablo (corbeta *Unión*)
Dufoo, Juan (vapor *Tumbes*)
Dulanto, Martín (torre La Merced)
Duque, Juan (vapor *Tumbes*)
Durán, Carlos (vapor *Colón*)
(2)
Durán, Manuel (monitor *Loa*)
Durán, Manuel (vapor *Sachaca*)
Durán, Vicente (vapor *Tumbes*)
Duta, Juan de Silva (corbeta *Unión*)
East, Roberto (corbeta *América*)
Echagua, Juan (fragata *Apurímac*)
(3)
Echenique, Juan Martín (corbeta *Unión*)
Echenique, Pedro (corbeta *Unión*)
Egas, Rafael (monitor *Loa*)
Egia, José María (vapor *Colón*)
Eldrege, Enrique (fuerte Ayacucho)
Eleanzan, Hans (corbeta *América*)
Elías, Fernando (monitor *Loa*)
Elliot, James (corbeta *América*)
Emilio, Guillermo (corbeta *América*)
Encalada, Juan (vapor *Sachaca*)
Encarnación, Francisco (vapor *Colón*)
Escabet o Esscaret, Juan (fragata *Apurímac*)
Escobar, Eulogio (corbeta *Unión*)
Escolástico, José (vapor *Colón*)
Escudero, Carlos (monitor *Loa*)

---

(1) Figura en esta forma en el original. Puede tratarse de los apellidos Mac Donald, Mc Donald y Mac Dowell.
(2) Durán, Francisco figura en el libro "Tomas de Razón...". No especifica la dotación a que pertenecía.
(3) Echanova, Juan figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica la dotación a que pertenecía.

Escurra, Félix (vapor *Colón*)
Espichán, Manuel (monitor *Victoria*)
Espinosa, Francisco (corbeta *América*)
Espinosa, Ignacio (vapor *Tumbes*)
Espinosa, José (corbeta *Unión*)
Espinosa, Manuel A. (monitor *Loa*)
Espinosa, Manuel Ignacio (vapor *Tumbes*)
Espinosa, Pedro José (corbeta *América*)
Espinosa, Pedro S. (vapor *Tumbes*)
Espinoza, Andrés (fragata *Apurímac*)
Espinoza, Ignacio (fragata *Apurímac*)
Espinoza, Isidro (fuerte Ayacucho)
Espinoza, José (monitor *Loa*)
Espinoza, Mariano (Batallón 2º de Marina)
Espinoza, Mariano (fragata *Amazonas*)
Espinoza, Ruperto (monitor *Loa*)
Espinoza, Vicente (monitor *Victoria*)
Esquivel, Eugenio (fuerte Santa Rosa) (herido)
Esteban, José (vapor *Tumbes*)
Esteban, Manuel (torre Junín
Esteves, Tomás (fragata *Apurímac*)
Evans, John (fragata *Apurímac*)
Falcón, Hilario (fuerte Santa Rosa)
Falcón, Pedro (fragata *Apurímac*)
Falconí, Francisco (fragata *Amazonas*)
Farfán, Carlos (fragata *Amazonas*)
(1)
Farfán, José (vapor *Sachaca*)
Farfán, Justo (corbeta *América*)
Faura, Alejandro ("otros lugares")
Febres, Martín (corbeta *Unión*)
Federic, José (corbeta *América*)
Fernándes, Tomás (corbeta *Unión*)
Fernándes, Alejo (corbeta *Unión*)
Fernández, José (corbeta *América*)
Fernández, José (corbeta *Unión*)
Fernández, Juan (fragata *Apurímac*)
Fernández, Juan (monitor *Loa*)
Fernández, Manuel (batería Independencia)
Fernández, Manuel (fragata *Apurímac*)
Fernández, Samuel (corbeta *Unión*)
Fernandini, Exequiel (Cañón del Pueblo)
Ferrer, Diego (corbeta *América*)
Ferreyros, Carlos (corbeta *América*)
Ferreyros, Demetrio (corbeta *Unión*)
Ferreyros, Manuel (corbeta *América*)
Ferro, Santiago (fragata *Amazonas*)

---

(1) Farfán, Casimiro figura en el libro "Tomas de Razón...". No especifica la dotación a que pertenecía.

Fessel, Emiliano (corbeta *América*)
Fetzer, Henry (monitor *Loa*)
Feyto, Augusto (fragata *Apurímac*)
(1)
Figueredo, Juan María (batería Abtao)
Figueroa, José de la C. (fuerte Santa Rosa) (herido)
Figueroa, Manuel (corbeta *América*)
Fitz Simon, Williams (vapor *Sachaca*)
Flick, Adolfo (corbeta *Unión*)
Florenco, N. (monitor *Loa*)
Flores, Agustín (corbeta *América*)
Flores, Antonio (vapor *Sachaca*)
Flores, Bautista (corbeta *Unión*)
Flores, Dionicio (corbeta *América*)
Flores, Gerardo (monitor *Loa*)
Flores, Hilario (corbeta *América*)
Flores, Hilario (fuerte Ayacucho)
Flores, José (fragata *Apurímac*)
Flores, José M. (torre La Merced)
Flores, José Manuel (fragata *Amazonas*)
Flores, Luis (monitor *Loa*)
Flores, Santos (vapor *Sachaca*)
Fonseca, José (monitor *Loa*)
Fonseca, Toribio (fuerte Santa Rosa)
Forbes, John (vapor *Tumbes*)
Forcelledo, Francisco ("otros lugares")
Forcelledo, Francisco (vapor *Tumbes*)
Forcelledo, Sócrates (corbeta *América*)
Forones o Foronas, Faustino (corbeta *Unión*)
Forte, Juan ("otros lugares")
Francisco, Lorenzo (vapor *Sachaca*)
Francisco, Manuel (corbeta *América*)
Franco, Inocente (torre La Merced)
Franco, Inocente (vapor *Colón*)
Freire, Juan (fragata *Apurímac*)
Frenamand, Richard (fragata *Apurímac*)
Frey, John (corbeta *América*)
Freyre, Eduardo (fuerte Ayacucho)
Freyre, Felipe (Cañón del Pueblo)
Freyre, Felipe (corbeta *Unión*)
Freyre, Ramón (fragata *Apurímac*)
Frías, Antonio (fragata *Apurímac*)
Frías, Francisco (corbeta *Unión*)
Frías, Manuel (fragata *Apurímac*)
Friec o Fric, Federico (fragata *Apurímac*)
Fuensalida, Juan (corbeta *América*)
Fuentes, Anselmo (corbeta *América*)

---

(1) Ficheira, Manuel figura en el libro "Tomas de Razón...". No especifica la dotación a que pertenecía. Podría tratarse del apellido portugués Fixeira.

Fuentes, Antonio (monitor *Victoria*)
Fuentes, José (fuerte Ayacucho)
Fuentes, Melitón (monitor *Victoria*)
Fuentes, Santiago (fragata *Apurímac*)
Gaige, Tomás (monitor *Victoria*)
Galdames, Eusebio (corbeta *Unión*)
Galindes, Abel (torre La Merced)
Galindo, Antonio (vapor *Sachaca*)
Galindo, Cayetano (vapor *Sachaca*)
Galindo, Eusebio (vapor *Sachaca*)
Galindo, Facio (vapor *Sachaca*)
Galindo, Luis (fuerte Ayacucho)
Galindo, Vicente (fragata *Amazonas*)
Galván, Félix (Cañón del Pueblo)
Galván, Félix, (fragata *Amazonas*)
Gálvez, Francisco (monitor *Victoria*)
Gálvez, José M. (fragata *Apurímac*)
Gallardo, Ramón ("otros lugares")
Gamarra, Lorenzo (vapor *Tumbes*)
Gamarra, Manuel (corbeta *América*)
Gamarra, Manuel ("otros lugares")
Garabito, Manuel (corbeta *América*)
Garay, Daniel (fragata *Apurímac*)
García, Daniel (monitor *Victoria*)
García, Federico ("otros lugares")
García, Joaquín (corbeta *América*)
García, Gregorio (vapor *Tumbes*)
García, José (fuerte Santa Rosa)
García, José María (torre La Merced) (herido)
García, Juan (fuerte Ayacucho)
García, Juan ("otros lugares")
García, Juan de D. (corbeta *América*)
García, Manuel ("otros lugares")
García, Melchor (fragata *Apurímac*)
García, Ramón (corbeta *Unión*)
García, Ricardo (fragata *Apurímac*)
García, Ricardo (vapor *Sachaca*)
García, Vicente (torre La Merced)
Garrido, Agapito (corbeta *América*)
Garrido, Juan Manuel (vapor *Tumbes*)
Garro, Vicente (torre Junín)
Gaviria, Carmen (fragata *Apurímac*)
Geain, John (vapor *Tumbes*)
Georgio, Constantino (corbeta *Unión*)
Gerpe, Thomas (corbeta *Unión*)
Gil Cárdenas, Manuel (corbeta *Unión*)
Giraldo, José (vapor *Tumbes*)
Gissel, Ciriaco (corbeta *Unión*)
Glover, David (vapor *Sachaca*)
Godos, Manuel (vapor *Colón*)
Godoy, Vicente (corbeta *América*)

Gómez, Francisco (Batallón 2º de Marina)
Gómez, Francisco (corbeta *América*)
Gómez, Gabino (fragata *Apurímac*)
Gómez, Ignacio (vapor *Colón*)
Gómez, José (fragata *Amazonas*)
Gómez, José (fuerte Santa Rosa)
Gómez, José (vapor *Colón*)
Gómez, José (vapor *Sachaca*)
Gómez, José Segundo (vapor *Tumbes*)
Gómez, Juan (fragata *Apurímac*)
Gómez, Juan (vapor *Colón*)
Gómez, Juan B. (fragata *Apurímac*)
Gómez, Juan de D. (corbeta *América*)
Gómez, Luis (corbeta *Unión*)
Gómez, Manuel (Batallón 2º de Marina)
Gómez, Manuel (fragata *Amazonas*)
Gómez, Manuel (monitor *Loa*)
Gómez, Manuel (vapor *Sachaca*)
Gómez, Raimundo (corbeta *Unión*)
Gómez, Ramón (vapor *Sachaca*)
Gonzáles, Abraham (corbeta *América*)
Gonzáles, Agustín (fragata *Apurímac*)
Gonzáles, José (corbeta *América*)
Gonzáles, José D. (fragata *Apurímac*)
Gonzáles, Juan (corbeta *América*)
Gonzáles, Manuel (monitor *Loa*)
Gonzáles, Manuel Jesús (corbeta *América*)
González, Mariano (corbeta *Unión*)
Gonzáles, Nazario (corbeta *América*)
Gonzáles, Pedro (corbeta *América*)
Gonzáles, Pedro (monitor *Loa*)
González, Albino (torre La Merced)
González, Evangelista (fuerte Santa Rosa) (herido)
González, Francisco (fragata *Apurímac*)
González, José Sebastián (vapor *Sachaca*)
González, Manuel (vapor *Tumbes*)
González, Manuel A. (vapor *Tumbes*)
Gordillo, Ventura (fuerte Santa Rosa)
Goycochea, Manuel (fragata *Apurímac*)
Goyeneche, Raimundo (fragata *Apurímac*)
Goyzueta, Manuel (Batallón 2º de Marina)
Grahan, John (corbeta *Unión*)
Gram, Manuel (fuerte Ayacucho)
Grando, José (corbeta *Unión*)
Graoney, Teodoro (vapor *Tumbes*)
Grau, Miguel (corbeta *Unión*)
(1)
Grimaldo, Germán (Cañón del Pueblo)

---

(1) Graynold, Henry figura en el libro "Tomas de Razón...". No especifica la dotación a que pertenecía.

Grimaldo, Germán (fragata *Amazonas*)
Grover o Grome, John (fragata *Apurímac*)
Guajardo, Mateo (corbeta *América*)
Guerra, José (corbeta *Unión*)
Guerra, Luciano (corbeta *Unión*)
Guerra, Ricardo (fragata *Apurímac*)
Guerrero, Antonio (fragata *Apurímac*)
Guerrero, Domingo (vapor *Colón*)
Guerrero, José (corbeta *Unión*)
Guerrero, Sebastián (fragata *Apurímac*)
Guerrero, Zenón (fragata *Apurímac*)
Guevara, Baltazar (Batallón 2° de Marina)
Guevara, José (Batallón 2° de Marina)
Guillén, Manuel (vapor *Sachaca*)
Guinder, Honorato (fuerte Santa Rosa)
Guisado, Pablo (corbeta *América*)
Gutiérrez, Juan (corbeta *América*)
Gutiérrez, Manuel (Batallón 2° de Marina)
Gutiérrez, Manuel (corbeta *Unión*)
Gutiérrez, Manuel (vapor *Sachaca*)
Gutiérrez, Mariano (monitor *Loa*)
Gutiérrez, Patricio (monitor *Loa*)
Guzmán, Juan de D. (fragata *Apurímac*)
Guzmán, Pedro (monitor *Loa*)
(1)
Hansen, Carlos ("otros lugares")
Hardy, Fredric (fragata *Apurímac*)
Harrys, Williams (corbeta *América*)
Harysmendi, Luis (fuerte Santa Rosa)
Haza, José de la (vapor *Colón*)
(2)
Holguín, Germán (fragata *Apurímac*)
Hends, John (corbeta *América*)
Hennock, Carlos (fragata *Apurímac*)
Heredia, Cayetano (corbeta *América*)
Heredia, José (monitor *Loa*)
Herencia, Manuel (corbeta *Unión*)
Herencia, Manuel (vapor *Colón*)
(3)
Hernández, Enrique (monitor *Victoria*)
Hernández, Fermín (fragata *Apurímac*)

---

(1) Hallen, John y Hallen, Williams figuran en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica las dotaciones a que pertenecían.
(2) Henagi, Manuel figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica la dotación a que pertenecía.
(3) Herly, Freyhan figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica la dotación a que pertenecía.

Hernández, Juan (vapor *Tumbes*)
Hernández, Manuel (monitor *Loa*)
Heros, Juan (Cañón del Pueblo)
Heros, Juan (fuerte Ayacucho)
Herrada, Juan (monitor *Loa*)
Herrera, Agustín (vapor *Colón*)
Herrera, Apolinario (fragata *Apurímac*)
Herrera, Hermenegildo (vapor *Tumbes*)
Herrera, José (corbeta *América*)
Herrera, José ("otros lugares")
Herrera, José (vapor *Colón*)
Herrera, Manuel Antonio (vapor *Colón*)
Herrera, Mariano (corbeta *América*)
Herrera, Melchor (corbeta *América*)
(1) (2)
Heyren, Patrick (fragata *Apurímac*)
Hidalgo, Cecilio (fragata *Apurímac*)
Hilario, José (fuerte Ayacucho)
Hilario, Sebastián ("otros lugares")
Hinostroza, José (corbeta *América*)
(3)
Hoston, Williams (corbeta *Unión*)
Huajardo, Gil (fragata *Apurímac*)
Huamán, Basilio ("otros lugares")
Huamán, Bernardo (vapor *Sachaca*)
Huamán, Bernardo (vapor *Tumbes*)
Huamán, Francisco (vapor *Sachaca*)
Huamán, Nicolás (monitor *Loa*)
Huamán, Rafael (corbeta *Unión*)
Huamán, Rufino (corbeta *Unión*)
Huamán, Saturnino (vapor *Sachaca*)
Huamanchumo, Manuel (fuerte Santa Rosa)
Huamanchumo, Miguel (torre La Merced) (muerto)
Huapaya, Gregorio (fragata *Amazonas*)
Huaqui, Julián (corbeta *América*)
Huaraca, José (corbeta *Unión*)
Huaranca, Manuel (corbeta *Unión*)
Huaygua, José M. (corbeta *Unión*)
Huayta, Manuel (fragata *Apurímac*)
(4)
Hunsby, George (corbeta *América*)
Hurqui, Fraiman (corbeta *Unión*)
Hurtado, Francisco (fuerte Santa Rosa) (muerto)
Hurtado, Pedro (fragata *Apurímac*)

---

(1) Hersharsth (sin nombre propio ni otro dato) aparece en el libro "Tomas de Razón..."
(2) Heursby, loc. ctda.
(3) Hoop, Charles figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica la dotación a qué pertenecía.
(4) Huisiado, Pedro aparece en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

Iañez, Benito (monitor *Loa*)
Iata, José (corbeta *América*)
Ibañez, Juan de la (corbeta *América*)
Ibañez, Toribio (corbeta *América*)
Ibarra, Melchor (fuerte Ayacucho)
Ibarrola, Santiago (corbeta *América*)
Igarza, Claudio (monitor *Loa*)
Igarza, Claudio (monitor *Victoria*)
Iladoy, Juan (fragata *Apurímac*)
Inga, Pedro (fuerte Santa Rosa)
Ingrahn (¿Ingrahan?), Carlos B. (fragata *Apurímac*)
Injoque, José Alcides (torre La Merced)
Innes, James (monitor *Loa*)
Iriarte, José Patricio (vapor *Colón*)
Irving, James (fragata *Apurímac*)
Ivarios, José (monitor *Loa*)
Jacinto, Dionicio (fragata *Apurímac*)
Jacinto, Joaquín (corbeta *Unión*)
Jackson, Eduardo (monitor *Victoria*)
Jamanco, Fernando (corbeta *América*)
Jameson, Steward (vapor *Tumbes*)
Jamisson, (1), Steward (vapor *Tumbes*)
Jara, Domingo (corbeta *América*)
Jara, José (vapor *Colón*)
Jara, Julián (corbeta *América*)
Jara, Manuel (corbeta *América*)
Jara, Segundo (fragata *Apurímac*)
Jems, John (vapor *Tumbes*)
(2)
Jiménez, Antonio (corbeta *Unión*)
Jiménez, Jacinto (corbeta *América*)
Jiménez, 1º (3), José (corbeta *Unión*)
Jiménez, Julio (corbeta *Unión*)
Jiménez, Julio (vapor *Tumbes*)
Jiménez, Lorenzo (vapor *Tumbes*)
Jiménez, M. ("otros lugares")
Jiménez, Ricardo (fragata *Apurímac*)
Jiménez, Santiago (fragata *Apurímac*)
Jiovani, Constantino (vapor *Colón*)
Joaquín, José (corbeta *América*)
Joaquín, José (corbeta *Unión*)
Johns, John (corbeta *Unión*)
Johnson, Alfredo (monitor *Victoria*)
Johnson, Charles (corbeta *América*)
Johnson, Federico (vapor *Colón*)
Johnson, Henry (fragata *Apurímac*)

---

(1) En la lista de revista del vapor *Loa,* figura Jamisson.
(2) Jeyto Augusto figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(3) Figura en esta forma en el original. Puede tratarse del nombre "Primero".

ANEXO C

Johnson, John (corbeta *América*)
Johnson, William (vapor *Colón*)
Johnson, Williams (fragata *Apurímac*)
Johnsons, Hans (corbeta *Unión*)
Johnsons, John (corbeta *Unión*)
Jones, Joseph (corbeta *América*)
Josenti, José (corbeta *Unión*)
Josnes, Guillermo (fuerte Santa Rosa)
Julio, Eduardo (corbeta *América*)
Jurado, Francisco (Batería Provisional)
Kaest, Ames (corbeta *Unión*)
(1)
Kaest, August (corbeta *Unión*)
(2)
Kett, Richard (fragata *Apurímac*)
Kidley, Resland (corbeta *América*)
King, Adolfo (fragata *Apurímac*)
King, Charles (corbeta *Unión*)
Klaunssen, Luis (corbeta *América*)
(3)
La Riva, Fidel (vapor *Tumbes*)
La Rosa, Dionicio (torre Junín)
La Rosa, Fernando (Batallón 2º de Marina)
La Rosa, José (vapor *Tumbes*)
La Rosa, Juan de (vapor *Sachaca*)
La Rosa de Cárdenas, José (torre Junín)
La Torre, Carlos (fragata *Apurímac*)
La Torre, Carlos (monitor *Loa*)
La Torre, Salvador (fragata *Apurímac*)
Lagomarcino, Luis (vapor *Sachaca*)
Laguna, Matías (corbeta *América*)
Layton, José (corbeta *Unión*)
Landa, Antonio (fuerte Santa Rosa)
Landa, Manuel (fuerte Santa Rosa)
(4)
Lang, Francisco (corbeta *Unión*)
Lara, Juan (vapor *Tumbes*)
Lara, Matías (corbeta *América*)
Lara, Obdulio (corbeta *América*)
Larrañaga, Federico (vapor *Tumbes*)
Larrea, Ansaldo (corbeta *América*)
Latorre Bueno, Felipe (monitor *Loa*)

---

(1) Kaest, Angel figura en el libro de "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(2) Keting, Joseph figura en el libro de "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(3) Kospigliosi, Julio figura en el libro de "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(4) Landfond, Juan figura en el libro de "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

Laurens, Jarndes (fragata *Apurímac*)
Lavalle, José (corbeta *Unión*)
Lavalle, José (fragata *Apurímac*)
Lazo, Isidoro (corbeta *América*)
Leal, Pascual (monitor *Victoria*)
Leckart, Pedro (vapor *Colón*)
Ledesma, Leoncio (fragata *Apurímac*)
Lembache, Pablo ("otros lugares")
León, Evaristo, (Cañón del Pueblo)
León, Francisco (corbeta *América*)
León, José (corbeta *América*)
Lestie, John (monitor *Victoria*)
Lewis, John (fragata *Apurímac*)
Lewis, José (vapor *Colón*)
Linot, Luis (corbeta *Unión*)
Loaiza, Domingo (vapor *Colón*)
Lobos, Francisco (fuerte Ayacucho) (1)
López, Adolfo (corbeta *Unión*)
López, Alejandro (corbeta *América*)
López, Erasmo (monitor *Victoria*)
López, Facundo (corbeta *Unión*)
López, Gabino (fragata *Amazonas*)
López, Jacinto (fuerte Santa Rosa)
López, José Cruz ("otros lugares")
López, Mariano (corbeta *Unión*)
López, Mariano (fuerte Santa Rosa)
López, Pablo (fragata *Apurímac*)
López, Rufino (torre Junín)
López, Santos (fragata *Apurímac*)
López, Santos (monitor *Loa*)
López, Wenceslao (fragata *Amazonas*)
Loreto, Jacinto (fuerte Santa Rosa)
Loreto, Jacinto (torre La Merced) (muerto)
Loyola, Manuel (fragata *Apurímac*)
Luces, Antonio (batería Independencia)
Luján, Pablo Marcial (Cañón del Pueblo)
Luna, Eduardo (torre La Merced)
Luna, Matías (torre La Merced)
Lurquin o Larquín, Elías (corbeta *América*)
Luz, José de la (vapor *Sachaca*)
Llanos, José (corbeta *América*)
Llaque, Martín R. (torre Junín)
Llepes, Mariano (fragata *Amazonas*)
Mac Phail, Malcom (corbeta *América*)

(1) Long, Francisco figura en el libro de "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

ANEXO C

Macario, Francisco (torre Junín)
Macedo, Vicente (fragata *Apurímac*)
Mackosqui, Enrique ("otros lugares")
Madueño, Manuel (vapor *Tumbes*)
Maduro, Paul (corbeta *Unión*)
Maldonado, Belisario (vapor *Sachaca*)
Maldonado, José Rosario (corbeta *Unión*)
Maldonado, Juan (corbeta *América*)
Maldonado, Pablo (corbeta *América*)
Malinosky, Ernesto (fuerte Santa Rosa)
Malis, Pedro (fragata *Apurímac*)
Malmorejo, Domingo (vapor *Colón*)
Malpartida, Francisco (vapor *Tumbes*)
Mamani, Esteban (monitor *Loa*)
Mamani, Julián (fragata *Amazonas*)
Mamani, Manuel (monitor *Loa*)
Manrique, Luciano (fragata *Amazonas*)
Mansilla, José (monitor *Loa*)
Mantilla, Carmelino (corbeta *América*)
Mantilla, Gaspar (torre La Merced)
Manuel, Francisco (vapor *Sachaca*)
Manzanares, José (vapor *Tumbes*) (herido)
Maquera, Jorge (corbeta *América*)
(1)
Mares, Manuel (fragata *Apurímac*)
María, José (monitor *Loa*)
Mariátegui, Benjamín (fragata *Apurímac*)
Mariátequi, Ignacio ("otros lugares")
Mariátegui, Leandro (monitor *Victoria*)
Marchena, Froilán (vapor *Tumbes*)
Marín, Cruz (corbeta *Unión*)
Mariño, Pedro (torre La Merced)
Márquez, Antonio (fragata *Apurímac*)
Márquez, Pedro (vapor *Sachaca*)
Martínez, Antonio (fragata *Apurímac*)
Martínez, Benjamín (fragata *Apurímac*)
Martínez, Bernardo ("otros lugares")
Martínez, Diego (vapor *Colón*)
Martínez, Felipe (monitor *Loa*)
Martínez, Felipe (torre Junín)
Martínez, José (fragata *Apurímac*)
Martínez, Mariano (corbeta *Unión*)
Martínez, Pablo (vapor *Tumbes*)
Martínez, Pedro (monitor *Victoria*)
Martínez, Ruperto (fragata *Apurímac*)

(1) Marcos, Manuel figura en el libro de "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

Martínez, Toribio (vapor *Sachaca*)
Maseira, Ramón (batería Independencia)
Masías, Justo (vapor *Tumbes*)
Masías, Manuel (vapor *Tumbes*)
Matheus, Jorge (monitor *Loa*)
Matinus, John (vapor *Tumbes*)
Matras, Manuel (vapor *Tumbes*)
Maturana, Juan (corbeta *América*)
Mayer, Enrique (corbeta *Unión*)
Mayón, Celedonio (vapor *Sachaca*)
Maza, Agustín (fragata *Apurímac*)
Mecina, Juan (batería Independencia)
Medina, Andrés (vapor *Colón*)
Medina, Francisco (vapor *Tumbes*)
Medina, José (corbeta *América*)
Medina, José Luis (corbeta *Unión*)
Medina, Manuel (corbeta *América*)
Medina, Manuel (corbeta *Unión*)
Medina, Manuel (monitor *Loa*)
Medina, Mariano (torre La Merced)
Medina, Melchor (fragata *Apurímac*)
Medoros, Alejandro (corbeta *América*)
Medrano, José del C. ("otros lugares")
Medrano, Matías (torre La Merced)
Megri, Vicente (corbeta *Unión*)
Mejía, Manuel (corbeta *Unión*)
Mejía, Nicolás (fragata *Apurímac*)
Meléndez, Ascencio (torre Junín)
Melgarejo, Manuel (vapor *Sachaca*)
(1)
Mena, Agustín (vapor *Colón*)
Mendes, James (corbeta *Unión*)
Mendes, José (fragata *Apurímac*)
Méndez, Pedro (corbeta *América*)
Mendiola, Jorge (vapor *Tumbes*)
Mendizábal, Manuel (vapor *Tumbes*)
Mendoza, Francisco (fragata *Apurímac*)
Mendoza, Manuel (corbeta *Unión*)
Merino, Genaro (corbeta *América*)
Merino, José (vapor *Sachaca*)
Merino, Juan (monitor *Loa*)
Meter, Carl (corbeta *América*)
Meza, Abel (fragata *Apurímac*)
Meza, Felipe (corbeta *América*)
Meza, Manuel (corbeta *América*)

(1) Memph, Andrés figura en el libro de "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

Meza, Norberto (fragata *Apurímac*)
Meza, Rosario (fragata *Apurímac*)
Midell, Carlos (vapor *Tumbes*)
Millán, Andrés (fragata *Apurímac*)
Millán, Miguel (corbeta *Unión*)
Minisese, Juan (vapor *Colón*)
Minuche, Vicente (batería Independencia)
Miranda, Francisco (vapor *Tumbes*)
Miranda, Juan de D. (fragata *Apurímac*)
Miranda, Tomás (fragata *Apurímac*)
Miró Quesada, Gregorio (fuerte Santa Rosa)
(1)
Molina, Vicente (vapor *Tumbes*)
Moncada, Mariano (vapor *Tumbes*)
Moncada, Pedro (batería Intependencia)
Mongolaya, Mateo (vapor *Tumbes*)
Montalvo, Rudecindo (corbeta *América*)
Montanés, Zenón (corbeta *América*)
(2)
Montenegro, Simón (fragata *Apurímac*)
Montero, José (vapor *Colón*)
Montero, Lizardo (vapor *Tumbes*)
Monterrey, Silvestre (fragata *Apurímac*)
Montes, Faustino (vapor *Tumbes*)
Montes, Isidoro (corbeta *Unión*)
Montoya, Martín (fragata *Apurímac*)
Monzón, Melchor (monitor *Victoria*)
Moore, Hairon (vapor *Tumbes*)
Moore, Juan (fragata *Apurímac*)
Mora, Lorenzo (vapor *Sachaca*)
Morales, Agustín (fragata *Apurímac*)
Morales, Carmen (corbeta *América*)
Morales, Daniel (fragata *Apurímac*)
Morales, Francisco (fragata *Amazonas*)
Morales, Froilán (corbeta *Unión*)
Morales, José M. (fuerte Santa Rosa)
Morales, Zacarías (corbeta *Unión*)
Morante, Gregorio (corbeta *Unión*)
Morante, Manuel (Batería Provisional)
Morante, Sebastián (Batería Provisional)
Moreno, Juan (corbeta *América*)
Moreno, Julián (corbeta *Unión*)
Moreno, Mariano (corbeta *América*)

---

(1) Molina, José figura en el libro de "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(2) Montano, Simón figura en el libro de "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

Moreyra, Luis ("otros lugares")
Morgan, Thomas (corbeta *América*)
Morillo, Hilario (fuerte Santa Rosa)
Morillo, José (corbeta *Unión*)
Morris, James (fragata *Apurímac*)
Mosquera, Ambrosio (vapor *Sachaca*)
Moya, Marcos (fragata *Apurímac*)
Moyano, Tomás (corbeta *América*)
Moyeda, Manuel T. (corbeta *América*)
Mujica, Antonio (fragata *Apurímac*)
Mujica, Javier (monitor *Loa*)
Muñoz, Alejandro (fuerte Santa Rosa) (herido)
Muñoz, Inocente (monitor *Loa*)
Muñoz, José (corbeta *Unión*)
Muñoz, José (vapor *Tumbes*)
Muñoz, Marcos (fragata *Amazonas*)
Muñoz, Toribio (vapor *Colón*)
Mur, Adolfo (vapor *Sachaca*)
Mur, Valerio (corbeta *Unión*)
Murph, Andrés (fragata *Apurímac*)
(1)
Nafria, Juan (vapor *Colón*)
Naranjo, José (corbeta *América*)
Naranjo, José (corbeta *Unión*)
Naranjo, Manuel ("otros lugares")
Narváez, Germán (monitor *Loa*)
Naval, Manuel (torre *Junín*)
Navarrete, José (corbeta *Unión*)
Navarro, Pedro (torre La Merced) (herido)
Navarro, Ramón (torre La Merced)
Navorel, José (corbeta *América*)
Necochea, Mariano (corbeta *Unión*)
Neira, Juan (fragata *Apurímac*)
Neira, Mariano (Batallón 2º de Marina)
Neira, Nolasco (corbeta *Unión*)
Neira, Pedro E. (monitor *Loa*)
Nelson, Andrés (fragata *Apurímac*)
Newel, Alejandro (Cañón del Pueblo)
Newel, Juan A. (fragata *Apurímac*)
Nicholls, Esteban (corbeta *Unión*)
Nicks, Carlos (corbeta *Unión*)
Nicks, Carlos (monitor *Victoria*)
Nicolás, Jorge (monitor *Loa*)
Nieto, Daniel (monitor *Loa*)
Nina, Esteban (fragata *Amazonas*)

(1) Mutio, Pedro figura en el libro de "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

Nirvell, Juan A. (monitor *Loa*)
Nisbett, Noble (corbeta *América*)
Noa, Lucas (vapor *Tumbes*)
Nobria, Severiano (corbeta *Unión*)
Nolasco, José (fragata *Apurímac*)
Noriega, Francisco (monitor *Loa*)
Noston, Guillermo (vapor *Colón*)
Nuñez, Alejo (batería Abtao)
Nuñez, Francisco (vapor *Colón*)
Nuñez, Manuel (fragata *Apurímac*)
Nuñez, Tomás (Batallón 2º de Marina)
Ochoa, José M. (corbeta *Unión*)
Oesa, Bernardino (vapor *Tumbes*)
Ojeda, José M. (corbeta *Unión*)
Olaya, Calixto (corbeta *América*)
Olaya, Manuel (corbeta *América*)
Oliva, Eduardo (corbeta *Unión*)
Olivares, Exequiel (fragata *Amazonas*)
Olivares, Exequiel (fragata *Apurímac*)
Olivares, José (corbeta *América*)
Olivares, Manuel (fragata *Apurímac*)
Olivero, Abel (corbeta *América*)
Olmides, Injoque (batería Abtao)
Oncil, Fernando (fuerte Santa Rosa)
Oquendo, Juan (corbeta *América*)
Ordinola, Manuel (vapor *Tumbes*)
Orellana, Federico (vapor *Tumbes*)
Orellana, José (vapor *Tumbes*)
Orellana, Pedro (monitor *Victoria*)
Orland, Francisco (corbeta *Unión*)
Ortega, José María (monitor *Loa*)
Ortega, Juan (monitor *Loa*)
Ortega, Manuel (monitor *Loa*)
Ortiz, Domingo ("otros lugares")
Ortiz, Felipe (corbeta *América*)
Ortiz, Juan (Cañón del Pueblo)
Ortiz, Manuel (fragata *Apurímac*)
Ortiz, Miguel (corbeta *Unión*)
Osma, Enrique (vapor *Tumbes*)
Osores, Federico (fuerte Santa Rosa)
Osores, Hilario (fuerte Santa Rosa)
Osorio, Félix (corbeta *América*)
Osorio, Francisco (vapor *Tumbes*)
Osorio José M. (vapor *Sachaca*)
Osorio, Manuel (vapor *Tumbes*)
Otero, Juan (corbeta *América*)
Otoya, Adolfo (fuerte Ayacucho)
Otoya, Exequiel (corbeta *Unión*)

Otoya, Juan Francisco (monitor *Victoria*)
Otoya, Teodoro (vapor *Tumbes*)
Owen, José (fragata *Apurímac*)
(1)
Oxian, Guillermo (fragata *Apurímac*)
Oyague, Emilio (corbeta *América*)
Pacheco, Mariano (vapor *Sachaca*)
Pacheco, Pablo (monitor *Loa*)
Palacio, Manuel O. (torre Junín)
Palacios, Agenor (corbeta *América*)
Palacios, Bartolomé (monitor *Loa*)
Palacios, Basilio (monitor *Victoria*)
Palacios, Carlos (fuerte Ayacucho)
Palacios, Doroteo (vapor *Colón*)
Palacios, Enrique (fragata *Apurímac*)
Palacios, Federico (corbeta *América*)
Palacios, Gregorio (corbeta *América*)
Palacios, Juan (fragata *Apurímac*)
Palacios, Juan (vapor *Sachaca*)
Palacios, Manuel (corbeta *América*)
Palacios, Manuel ("otros lugares")
Palacios, Pedro S. ("otros lugares")
Palacios, Samuel (Cañón del Pueblo)
Palacios, Zenón (Batería Provisional)
Palacios, Zenón (fuerte Santa Rosa)
Palma, Andrés (torre La Merced)
Palma, José (fuerte Santa Rosa)
Palma, Manuel (Batallón 2º de Marina)
Palma, Manuel (corbeta *América*)
Paraguay, Mariano (vapor *Sachaca*)
Pardo, Felipe (corbeta *América*)
Pardo, Nicolás (monitor *Victoria*)
Pardo de Zela, Juan (Cañón del Pueblo)
Paredes, José (vapor *Tumbes*)
Paredes, Sebastián (corbeta *Unión*)
Pareja, Guillermo (fragata *Apurímac*)
Pareja, Ricardo (fragata *Amazonas*)
Pareja, Ricardo (vapor *Tumbes*)
Pariaman, Mariano (corbeta *Unión*)
Parich, Georges (corbeta *América*)
Pascua, Pedro (fragata *Apurímac*)
Pasmino, José ("otros lugares")
Paulet, Pedro (fragata *Apurímac*)
Pearse, Williams (corbeta *Unión*)
Peceros, Tomás (torre Junín)

(1) Owen Tomás figura en el libro de "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

ANEXO C

Peel, Francisco (corbeta *Unión*)
Pelosi, Antonio (vapor *Colón*)
Pentor, Julians (corbeta *América*)
Peña, Francisco (corbeta *América*)
Peña, José (Batallón 2º de Marina)
Peña, Juan José (Batería Provisional)
Peñaloza, Pedro (Batallón 2º de Marina)
Pepino, Estéfano (monitor *Loa*)
Peralta, Manuel (corbeta *América*)
Peralta, Pablo (fragata *Apurímac*)
Perea, Andrés (vapor *Tumbes*)
Pereda, José B. (vapor *Sachaca*)
Pereira, Francisco (corbeta *América*)
Pérez, Daniel (torre La Merced)
Pérez, Francisco (vapor *Sachaca*)
Pérez, Ignacio (fragata *Apurímac*)
Pérez, Ildefonso (monitor *Loa*)
Pérez, José Santos (batería Independencia)
Pérez, Juan (corbeta *Unión*)
Pérez, Manuel (Batallón 2º de Marina)
Pérez, Manuel (monitor *Victoria*)
Pérez, Pedro (vapor *Tumbes*)
Pérez, Salvador (vapor *Sachaca*)
Pérez, Santos (corbeta *Unión*)
Perks, Eduardo (monitor *Loa*)
Pesci, José (fragata *Apurímac*)
Peterson, Henry (corbeta *América*)
Peterson, Williams (monitor *Loa*)
Petit, Charles (corbeta *Unión*)
(1)
Pilot, José B. (vapor *Tumbes*)
Pimentel, Blas ("otros lugares")
Pimper, Vicente (corbeta *Unión*)
Pineda, Saturnino (fragata *Amazonas*)
Pinel, Justo (Batallón 2º de Marina)
Pinis, Manuel (monitor *Loa*)
Pino, Gaspar (corbeta *América*)
Pino, José (corbeta *Unión*)
Pino, José ("otros lugares")
Pinto, Jorge (corbeta *Unión*)
(2)
(3)
Pitery, Williams (corbeta *América*)
Pitot, José Benito (vapor *Tumbes*)

---

(1) Piley, Williams figura en el libro "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenece.
(2) Pintor, Julián figura en el libro "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenece.
(3) Pisco, José figura en el libro "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenece.

Pizarro, Domingo (vapor *Tumbes*)
Pizarro, Modesto (Batallón 2º de Marina)
Pizarro, José (corbeta *Unión*)
Pizarro, José (vapor *Sachaca*)
Pizarro, Juan (fragata *Apurímac*)
Pizarro, Manuel (fragata *Amazonas*)
Pizarro, Santiago (vapor *Sachaca*)
Pizarro, Santiago (vapor *Tumbes*)
Plácido, Manuel (monitor *Loa*)
Plata, José (vapor *Tumbes*)
Plaza, Gerónimo (corbeta *Unión*)
Pocomucho, Santos (Batallón 2º de Marina)
Pomares, Atanacio (fuerte Santa Rosa)
Ponce, Carlos (vapor *Tumbes*)
Pont, John (corbeta *América*)
Ponto, Manuel (monitor *Victoria*)
Poquis, Manuel (fragata *Apurímac*)
Portal, Agustín (fragata *Apurímac*)
Portales, Mariano (monitor *Loa*)
Portillo, Francisco (corbeta *Unión*)
Portocarrero, Ramón (fragata *Apurímac*)
Portocarrero, Santiago (vapor *Tumbes*)
Portugal, Antonio (Batallón 2º de Marina)
Portugal, Tomás (Batallón 2º de Marina)
Pozo, José del C. (fragata *Apurímac*)
Pozo, Nicanor (batería Independencia)
Prada, Nicolás (batería Independencia)
Prada, Ventura (monitor *Victoria*)
Pradena, José María (vapor *Sachaca*)
Prado, Antonio (corbeta *Unión*)
Prado, Cayetano (fragata *Apurímac*)
Prado, Leoncio (fragata *Amazonas*)
Prado, Leoncio (*) ("otros lugares")
Preciado, Angel (vapor *Sachaca*)
Prieto, Diego (Batallón 2º de Marina)
Prieto, Francisco (fragata *Apurímac*)
Pringland, Williams (corbeta *Unión*)
Puente, José M. de la (batería Maypú)
Puente, Manuel de la (fragata *Amazonas*)
Puente, Manuel de la (vapor *Sachaca*)

(*) Es quizás el único caso en que una misma persona aparece con todo derecho, tanto en el combate de Abtao como en el del Callao, que se libraron en puntos muy distantes. Se trata del jóven marino que fue hijo del general M.I. Prado, futuro héroe de Huamachuco. Porque se enfermó en el Sur se le evacuó inmediatamente al Callao, después del combate de Abtao. En el primer puerto peruano se presentó voluntariamente el día del combate y Montero lo acogió.

ANEXO C

Puma, José M. (corbeta *Unión*)
Pumacahua, Narciso (fragata *Amazonas*)
(1)
Quelopana, José (monitor *Loa*)
Querol, José (Batería Provisional)
Quilca, Andrés (monitor *Loa*)
Quinilato, Benedicto (vapor *Sachaca*)
Quint, Demetrio (fragata *Apurímac*)
Quintana, Gregorio (monitor *Loa*)
Quintana, José (vapor *Sachaca*)
Quintana, Nicolás (fragata *Amazonas*)
Quintana, Nicolás (fragata *Apurímac*)
Quintanilla, José Luciano (vapor *Colón*)
Quintanilla, Jesús (monitor *Loa*)
Quinteros, Tomás (fuerte Santa Rosa)
Quinteros, Tomás (torre La Merced)
Quiñonez, Demetrio (fragata *Apurímac*)
Quiroz, Torcuato (torre La Merced)
Quispe, Andrés (fragata *Amazonas*)
Quispe, Andrés (fragata *Apurímac*)
Quispe, Belisario (corbeta *Unión*)
Quispe, Francisco (fragata *Amazonas*)
Quispe, Gaspar (fragata *Amazonas*)
Quispe, 1° (2) José (corbeta *Unión*)
Quispe, 2° (2) José (corbeta *Unión*)
Quispe, Julián (vapor *Tumbes*)
Quispe, Pascual (vapor *Colón*)
Quispe, Pedro (fragata *Amazonas*)
Quispe, Tomás (fragata *Apurímac*)
Quispe, Toribio (vapor *Tumbes*)
Quiterio, José (fragata *Apurímac*)
Rambla, Rosendo (corbeta *Unión*)
Ramírez, Antonio (fragata *Apurímac*)
Ramírez, Benjamín (fragata *Amazonas*)
Ramírez, Benjamín (fragata *Apurímac*)
Ramírez, Cruz (fragata *Apurímac*)
Ramírez, Domingo (corbeta *Unión*)
Ramírez, Domingo (fragata *Apurímac*)
Ramírez, Federico (vapor *Tumbes*)
Ramírez, Tercero José (fragata *Apurímac*)
Ramírez, José Félix (Cañón del Pueblo)
Ramírez, Lorenzo ("otros lugares")

---

(1) Purianman Mariano figura en el libro "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(2) Figuran así en la lista, para hacer una distinción entre dos homónimos.

Ramírez, Manuel (corbeta *Unión*)
Ramírez, Primero José (fragata *Apurímac*)
Ramírez, Segundo José (fragata *Apurímac*)
Ramos, Cecilio ("otros lugares")
Ramos, Felipe (corbeta *Unión*)
Ramos, Juan (vapor *Sachaca*)
Ramos, Manuel (fragata *Apurímac*)
Ramos, Manuel (fuerte Ayacucho)
Ramos, Manuel (monitor *Loa*)
Ramos, Manuel (vapor *Sachaca*)
Ratheins, Albert (corbeta *América*)
Raygada, Eugenio (vapor *Sachaca*)
Raygada, Juan José (vapor *Tumbes*)
Raygada, Juan Manuel (vapor *Tumbes*)
Raygada, Toribio (vapor *Sachaca*)
Rayo, Francisco (fragata *Apurímac*)
Redondo, José (corbeta *América*)
Reen, Otto (corbeta *América*)
Rees, Tomás (fragata *Apurímac*)
Reinoso, Valentín (corbeta *América*)
Rejas, John (corbeta *Unión*)
Rengifo, Manuel (vapor *Tumbes*)
(1)
Retamales, Gil (corbeta *Unión*)
Retamales, Santiago (corbeta *Unión*)
Reting, Joseph (corbeta *América*)
Reyes, Adolfo (monitor *Victoria*)
Reyes, Basilio (corbeta *Unión*)
Reyes, José Esteban (corbeta *Unión*)
Reyes, Juan (vapor *Sachaca*)
Reyes, Lorenzo (fuerte Santa Rosa)
Reyes, Lucas (corbeta *América*)
Reyes, Manuel (monitor *Loa*)
Reyes, Mariano (torre Junín)
Reyes, Nemecio (Cañón del Pueblo) (herido)
Reyes, Víctor (fuerte Santa Rosa)
Ribeyro, Manuel (corbeta *Unión*)
Richard, John (corbeta *América*)
Rid, José (vapor *Tumbes*)
Riglet, Henry (corbeta *Unión*)
Rincón, Federico (monitor *Loa*)
Ríos, Carlos (fragata *Apurímac*)
Ríos, José Andrés (fragata *Apurímac*)
Ríos, Luciano (vapor *Tumbes*)
Ríos, Pablo (corbeta *Unión*)

(1) Resjan, John figura en el libro "Tomas de Razón...". No especifica a qué dotación pertenecía.

Ríos, Tiburcio (vapor *Tumbes*)
Ríos, Toribio (vapor *Tumbes*)
Rivas, Diego (monitor *Loa*)
(1)
Rivera, Casimiro (fragata *Amazonas*)
Rivera, José B. ("otros lugares")
Rivera, Juan (corbeta *América*)
Rivera, Juan (monitor *Victoria*)
(2)
Rivera, Pedro (fragata *Apurímac*)
Rivera, Pedro (vapor *Tumbes*)
Rivero, José E. de (monitor *Loa*)
Roberson, Timoteo (fragata *Apurímac*)
Robert, George (corbeta *Unión*)
Robinson, Eduardo (vapor *Sachaca*)
Rocha, Rafael (fragata *Apurímac*)
Rodríguez, Antonio (vapor *Tumbes*)
Rodríguez, Eugenio (Batallón 2º de Marina)
Rodríguez, Eustaquio (monitor *Loa*)
Rodríguez, Francisco (corbeta *América*)
Rodríguez, Hipólito (fuerte Ayacucho)
Rodríguez, José (corbeta *Unión*)
Rodríguez, Juan (corbeta *Unión*)
Rodríguez, Juan (monitor *Victoria*)
Rodríguez, Juan (vapor *Tumbes*)
Rodríguez, Manuel (fragata *Apurímac*)
Rodríguez, Manuel (vapor *Sachaca*)
Rodríguez, Mariano (fragata *Amazonas*)
Rodríguez, Martín (vapor *Colón*)
Rodríguez, Mateo ("otros lugares") (guardián)
Rodríguez, Mateo ("otros lugares") (marinero)
Rodríguez, Mateo (vapor *Tumbes*)
Rodríguez, Melchor (fuerte Santa Rosa)
Rodríguez, Pedro (fragata *Apurímac*)
Rodríguez, Pedro (monitor *Loa*)
Rodríguez, Ruperto (fragata *Apurímac*)
Rodríguez, Santiago ("otros lugares")
Rodríguez, Segundo José (fragata *Apurímac*)
(3)
Rojas, Calixto (fragata *Apurímac*)
Rojas, Eduardo (monitor *Loa*)
Rojas, Eduardo (vapor *Colón*)
Rojas, Esteban (corbeta *América*)
Rojas, Jacinto (torre Junín)

---

(1) Riveiro, Manuel figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenece.
(2) Rivera, Manuel figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenece.
(3) Rodríguez, Tomás figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenece.

Rojas, Juan de la C. (fragata *Apurímac*)
Rojas, Manuel (corbeta *América*)
Rojas, Miguel (corbeta *Unión*)
Rojas, Secundino (corbeta *América*)
Rojas, Tomás (fragata *Apurímac*)
Rojas, Tomás (vapor *Colón*)
Rolando, Arturo (Batallón 2° de Marina)
Roldán, Domingo (torre Junín)
Roldán, José (fragata *Apurímac*)
(1)
Rolón, Bernardo (corbeta *América*)
Román, Alfaro (monitor *Victoria*)
Román, Rafael (corbeta *América*)
Romero, Agustín (corbeta *Unión*)
Romero, Agustín (torre Junín)
Romero, Alfredo (corbeta *Unión*)
(2)
Romero, Domingo (fragata *Apurímac*)
Romero, José María (batería Independencia)
Romero, Juan (fragata *Apurímac*)
Romero, Juan (vapor *Colón*)
Romero, Manuel (vapor *Sachaca*)
Romero, Manuel (vapor *Tumbes*)
Romero, Pablo (vapor *Sachaca*)
Romero, Romualdo (Batallón 2° de Marina)
Romero (3), Vicente (fragata *Apurímac*)
Romero (3), Vicente (fragata *Apurímac*)
Rondenill, Vicente (vapor *Colón*)
Rondón, Manuel (fragata *Apurímac*)
Rondón, Tiburcio (Batallón 2° de Marina)
Rosa, Daniel de la (fragata *Apurímac*)
Rosa, Juan de la (fragata *Apurímac*)
Rosamena, Santiago (monitor *Loa*)
Rosao, Francisco (vapor *Tumbes*)
Rosas, Carlos (batería Independencia)
Rosas, José (fuerte Santa Rosa)
Rosasa, José (Cañón del Pueblo)
Rosell (4), Emilio García (vapor *Sachaca*)
Rosell, Mariano G. (vapor *Tumbes*)
Rospigliosi, Félix (corbeta *América*)
Rospigliosi, Honorato (vapor *Colón*)

---

(1) Roldán, Manuel figura en el libro "Tomas de Razón...". No especifica a qué dotación pertenece.
(2) Romero, Cruz figura en el libro "Tomas de Razón...". No especifica a qué dotación pertenece.
(3) En la lista aparecen como 1° Vicente y 2° Vicente, respectivamente.
(4) Aparece así en la lista oficial. Debe tratarse del apellido García Rosell.

Rubio, Ernesto (corbeta *América*)
Rueda, Tomás (fragata *Amazonas*)
Rueda, Tomás (fragata *Apurímac*)
Ruete, Francisco (monitor *Loa*)
Rugiero, Rafael (vapor *Colón*)
Ruiz, Federico (corbeta *América*)
Ruiz, Gabriel (monitor *Victoria*)
Ruiz, Ildefonso (corbeta *América*)
Ruiz, José (fragata *Apurímac*)
Ruiz, Manuel (fragata *Apurímac*)
Ruiz, Marcial (corbeta *América*)
Ruiz, Miguel (fragata *Apurímac*)
Ruiz, Miguel (vapor *Colón*)
Ruiz, Nicolás (corbeta *América*)
Ruiz, Pedro (corbeta *América*)
Ruiz, Raymundo (vapor *Sachaca*)
(1)
Rujel, Manuel Francisco (monitor *Victoria*)
Ruttand, Emilio (fragata *Apurímac*)
Ryam, James (corbeta *Unión*)
Saavedra, Bernardo (fragata *Apurímac*)
Saavedra, Ignacio (fragata *Amazonas*)
Saavedra, José (corbeta *América*)
Saavedra, José M. (fragata *Apurímac*)
Saavedra, Juan (corbeta *Unión*)
Saavedra, Juan (fragata *Apurímac*)
Saavedra, Pedro (corbeta *Unión*)
(2)
Sáenz, Benedicto (vapor *Sachaca*)
Sáenz, Felipe (corbeta *Unión*)
Salas, Daniel (Batallón 2° de Marina)
Salas, Fernando (fragata *Apurímac*)
Salas, Francisco (corbeta *América*)
Salas, Hipólito ("otros lugares")
Salas, Ignacio (monitor *Loa*)
Salas, José (fragata *Amazonas*)
Salas, José ("otros lugares")
Salas, José B. (batallón 2° de Marina)
Salas, José B. ("otros lugares")
Salas, Manuel (monitor *Loa*)
Salas, Pedro (fragata *Amazonas*)
Salas, Pedro A. (Batallón 2° de Marina)
Salaverry, Juan (fragata *Apurímac*)
Salazar, Apolinario (vapor *Tumbes*)

---

(1) Ruiz, Salvador figura en el libro "Tomas de Razón...". No especifica a qué dotación pertenece.
(2) Sabe, Cornelio figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenece.

Salazar, Ciriaco (monitor *Loa*)
Salazar, Domingo (corbeta *Unión*)
(1)
Salazar, Marcos (fuerte Ayacucho)
Salazar, Silvestre (fragata *Apurímac*)
Salcedo, Cayetano (Batallón 2º de Marina)
Salcedo, Cosilio (Batallón 2º de Marina)
Salcedo, Francisco (Batería Independencia)
Salcedo, José (fragata *Apurímac*)
Saldaña, Eusebio (torre Junín)
Saldarriaga, Anselmo (torre La Merced)
Salgado, Antonio (fragata *Apurímac*)
Salgado, Emilio (corbeta *Unión*)
Salgado, Manuel ("otros lugares")
Salinas, José del C. (fragata *Apurímac*)
Salivas, José ("otros lugares")
Salvatierra, Pedro (fragata *Apurímac*)
Samarrano, Antolín (corbeta *América*)
Samudio, José del C. (corbeta *América*)
Samudio, Lorenzo (corbeta *América*)
San Julián, Alonso (fuerte Ayacucho)
Sánchez, Antonio (fragata *Amazonas*)
Sánchez, José (vapor *Tumbes*)
Sánchez, Julián (vapor *Sachaca*)
Sánchez, Leopoldo (fragata *Apurímac*)
Sánchez, Manuel (Batallón 2º de Marina)
Sánchez, Manuel (corbeta *América*)
Sánchez, Manuel (fragata *Apurímac*)
Sánchez, Manuel (vapor *Colón*)
Sánchez Lagomarsino, José (Batería Provisional) (herido)
Sandferd, Juan (fragata *Apurímac*)
(2)
Sanoni, José María ("otros lugares")
Santa Ana, Luis (fragata *Apurímac*)
Santillana, Ceferino (fragata *Apurímac*)
Santisteban, Manuel (torre La Merced) (herido)
Santiváñez, Jesús (vapor *Tumbes*)
Santos, Gregorio de los ("otros lugares")
Santos, Juan Luis de los (corbeta *América*)
Santos, Romualdo (corbeta *América*)
Santurión, José (vapor *Sachaca*)
Saravia, Isidro (corbeta *Unión*)
Sarmiento, Rafael (fuerte Ayacucho)

---

(1) Salazar, Francisco figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenece.
(2) Sanobria, Isidro figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

ANEXO C

Sarrio, Manuel (fragata *Apurímac*)
Sauria, Alejandro (fragata *Apurímac*)
Save, Cornelio (corbeta *Unión*)
Schutte, John (fragata *Apurímac*)
Segovia, Francisco (corbeta *Unión*)
Seguín, Enrique (monitor *Loa*)
Segura, Apolinario (vapor *Tumbes*)
Segura, Narciso (vapor *Tumbes*)
Seminario, Santiago ("otros lugares")
Seminario, Toribio (vapor *Colón*)
Sepúlveda, Adolfo (vapor *Tumbes*)
Sepúlveda, Eugenio (vapor *Colón*)
Sepúlveda, Manuel (fragata *Apurímac*)
Serda, Rosario (corbeta *Unión*)
Sereceda, Silverio (fragata *Amazonas*)
Serrano, Ambrosio (monitor *Loa*)
(1)
Shamon, Juan (vapor *Tumbes*)
Sibrinon, Williams (vapor *Sachaca*)
Sierra, Cirilo (torre La Merced)
Sifuentes, José (vapor *Sachaca*)
Sifuentes, Narciso (corbeta *América*)
Silva, Hilario (torre Junín)
Silva, José (corbeta *América*)
Silva, José M. (corbeta *Unión*)
Silva, Juan de Dios (corbeta *América*)
Silva, Manuel (Batallón 2° de Marina)
Silva, Manuel (Cañón del Pueblo)
Silva, Pedro (fuerte Santa Rosa)
Silva, Santos (Batallón 2° de Marina)
Silva Rodríguez, José María ("otros lugares")
Sinoc, Patric (corbeta *América*)
Sinthein, Richard (corbeta *América*)
Sivan, Eduardo (corbeta *Unión*)
Smith, Bernardo (fragata *Apurímac*)
Smith, James (vapor *Colón*)
Smith, John (vapor *Colón*) (carpintero)
Smith, John (vapor *Colón*) (artillero de preferencia)
Smith, Mateo (fuerte Santa Rosa)
Smith (2), Pedro (corbeta *América*)
Smith, Tomás (vapor *Sachaca*)
Solar, Pedro (fragata *Apurímac*)

---

(1) Seyna, Juan figura en el libro "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

(2) Parece ser el Schmidt, Pedro que figura en el libro "Tomas de Razón...", en el cual no se especifica el buque en que se hallaba.

Solari, Juan (corbeta *América*)
Solís, José Leonardo (fuerte Ayacucho)
Solís, Juan E. (fuerte Ayacucho)
Solís, Manuel (Batallón 2º de Marina)
Sologuren, Carlos (vapor *Tumbes*)
Sologuren, Manuel (monitor *Victoria*)
Solórzano, Anacleto (monitor *Loa*)
Solórzano, Román (monitor *Loa*)
Soquios, Juan (corbeta *Unión*)
Sorbeto, Francisco (fuerte Santa Rosa)
Sosa, Francisco (fragata *Apurímac*)
Sosa, José (corbeta *Unión*)
Soto, Gregorio (corbeta *América*)
Soto, Gregorio (vapor *Tumbes*)
Soto, Manuel (vapor *Tumbes*) (sargento 2º)
Soto, Manuel (vapor *Tumbes*) (soldado)
Sotomayor, Juan (Batallón 2º de Marina)
Soyer, Marcelino (Batallón 2º de Marina)
Squier, Frederik (corbeta *América*)
Stevens, Thomas (corbeta *Unión*)
Steward, John (corbeta *Unión*)
Sting, James (corbeta *Unión*)
(1)
Stowens, Hiran (corbeta *América*)
Stúñiga, Federico (corbeta *América*)
Suárez, Gregorio (torre La Merced)
Suárez, Juan (corbeta *América*)
Suárez, Pedro F. (torre Junín)
Sullivan, John (fragata *Apurímac*)
Swayn, James (fragata *Apurímac*)
Taboada, Enrique (Cañón del Pueblo)
Taboada, Enrique (torre Junín)
Tafur, Eusebio ("otros lugares")
Tafur, Manuel (monitor *Loa*)
Talavera, Prudencio ("otros lugares")
Talledo, José (vapor *Tumbes*)
(2)
Tamayo, Tomás (corbeta *América*)
Tambini, Juan Francisco (torre La Merced)
Tapia, Francisco (torre La Merced)
Tapia, Juan (corbeta *Unión*)
Tapia, Mariano (vapor *Colón*)
Tapia, Melchor (corbeta *América*)

---

(1) Stollard, James figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica la dotación a que pertenece.

(2) Tamanso, Fernando figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica la dotación a que pertenecía.

Tarazona, Plácido (torre La Merced)
Tark, Santiago (vapor *Colón*)
Távara, Santiago (vapor *Tumbes*)
Taylor, William (corbeta *Unión*)
Techeira, Manuel (corbeta *Unión*)
Tejada, Mariano (Batallón 2° de Marina)
Teodoro, Demetrio (corbeta *Unión*)
Terry, Francisco (vapor *Sachaca*)
Tetrachini, Juan (monitor *Loa*)
Therry, Francisco (fragata *Amazonas*)
Thorner, William (fragata *Apurímac*)
Thompson, Tomás (fragata *Apurímac*)
Thompson, William (vapor *Colón*)
(1)
Thorne, Carlos (fragata *Amazonas*)
Thorne, Carlos (monitor *Loa*)
Ticona, Manuel (fragata *Amazonas*)
Tillit, Camilo ("otros lugares")
Tito, Manuel (corbeta *Unión*)
Tizón, Honorato (fragata *Apurímac*)
Tizón, Rómulo (vapor *Colón*)
Tizón, Ulpiano (corbeta *Unión*)
Tocto, Juan E. (fragata *Apurímac*)
Toledo, José M. (vapor *Tumbes*)
Toledo, José María (vapor *Tumbes*)
Toledo, Polo (fragata *Apurímac*)
Torre Blanco (2), José M. de la (torre La Merced)
Torre Ugarte, Manuel (fuerte Santa Rosa)
Torreblanca, Melchor (corbeta *Unión*)
Torres, Escudero (monitor *Loa*)
Torres, Eudoro (monitor *Loa*)
Torres, José (fragata *Apurímac*)
Torres, Julián (vapor *Sachaca*)
Torres, Luis (corbeta *América*)
Torres, Manuel (corbeta *América*)
Torres, Manuel (corbeta *Unión*)
Torres, Manuel (vapor *Tumbes*)
(3)
Torres, Máximo (corbeta *Unión*)
Torres, Pedro (corbeta *América*)

---

(1) Thomson, John figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(2) En la lista de los combatientes de la torre La Merced, figura Torre Bueno.
(3) Torres, Mariano figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica la dotación a que pertenecía.

Torrico, Santiago (corbeta *Unión*)
Torrico, Santiago (monitor *Victoria*)
Trabur, Antonio (corbeta *América*)
Trigoso, José (fragata *Apurímac*)
Triju, Jorge (vapor *Tumbes*)
Trinidad, José (vapor *Colón*)
Troncoso, Nicolás (fragata *Apurímac*)
Tulpo, Mariano (fragata *Amazonas*)
Tulla, Juan (fragata *Apurímac*)
Tuquer, Samuel (corbeta *América*)
Ucañán, Pedro (fuerte Santa Rosa)
Ugarte, José Antonio (Cañón del Pueblo)
Ulloa, Manuel (fuerte Santa Rosa)
Ulloa, Melchor (fragata *Apurímac*)
Underwater, Jacob (corbeta *América*)
Urbano, Francisco (vapor *Tumbes*)
Urdanivia, José S. (Batallón 2° de Marina)
Uré, Felipe S. (Batallón 2° de Marina)
Urrutia, José (fragata *Apurímac*)
Vaisu, Justo (corbeta *América*)
Valdabenito, Pedro (corbeta *América*)
Valderrama, Manuel (vapor *Colón*)
Valderrama, Manuel (vapor *Sachaca*)
Valdez, Juan (fragata *Apurímac*)
Valdez, Valentín (fuerte Santa Rosa)
Valdivia, Antonio (fragata *Apurímac*)
Valdivia, Carlos (fragata *Apurímac*)
Valdivia, Manuel (vapor *Sachaca*)
Valdivieso, Juan Antonio (monitor *Victoria*)
Valencia, Domingo (monitor *Loa*)
Valencia, Francisco ("otros lugares")
Valenzuela, Agustín (monitor *Victoria*)
Valenzuela, José (corbeta *América*)
Valenzuela, José L. (corbeta *América*)
Valenzuela, Juan (corbeta *Unión*)
Valera, Manuel (monitor *Victoria*)
Valera, Raymundo (monitor *Loa*)
Valeriano, Pedro (torre Junín)
(1)
Valladares, Pedro (corbeta *Unión*)
Valle Riestra, Ramón (corbeta *Unión*)
Varas, Juan (fragata *Apurímac*)
Varela, Juan (corbeta *América*)
Vargas, Eloy (vapor *Sachaca*)
Vargas, Estanislao (corbeta *América*)

---

(1) Valverde, José figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

Vargas, José (Batería Provisional)
Vargas, Juan (corbeta *América*)
Vargas, Manuel (torre Junín)
Vargas, Mariano (fragata *Amazonas*)
Vargas, Mariano (vapor *Tumbes*)
Vargas, Martín (vapor *Sachaca*)
Vargas, Pedro (corbeta *América*)
Vargas, Ricardo (vapor *Sachaca*)
Vargas, Santiago (Batallón 2° de Marina)
Vargas, Tiburcio (Batallón 2° de Marina)
Vargas, Tomás (Batallón 2° de Marina)
Vásquez, Gaspar (Monitor *Victoria*)
Vásquez, Gregorio (Batallón 2° de Marina)
Vásquez, José (corbeta *Unión*)
Vásquez, José María (batería Independencia)
Vásquez, Juan (corbeta *Unión*)
Vásquez, Juan (fragata *Apurímac*)
Vásquez, Marcelo (vapor *Tumbes*)
Vásquez, Miguel (monitor *Loa*)
Vedarte, Tomás (torre La Merced)
Vega, Santos (vapor *Tumbes*)
Veintemilla, Alejandro (fuerte Santa Rosa)
Velarde, Carlos (monitor *Loa*)
Velarde, José (fragata *Apurímac*)
Velarde, Manuel (corbeta *Unión*)
Velásquez, Angelino (fragata *Amazonas*)
Velásquez, Francisco (monitor *Loa*)
Velásquez, José (monitor *Victoria*)
Velásquez, Manuel (vapor *Sachaca*)
Velásquez, Modesto (corbeta *América*)
Velis, Armando (fuerte Ayacucho)
Venegas, Francisco (corbeta *América*)
Venegas, Valerio (corbeta *Unión*)
Vera, Carlos (Batallón 2° de Marina)
Vera, Casimiro (vapor *Colón*)
Vera, Isidro (torre La Merced)
Vera, José (corbeta *América*)
Vera, Juan (corbeta *América*)
Vera, Manuel (Batallón 2° de Marina)
Vera, Ricardo (corbeta *Unión*)
Veranio, Natalio (torre La Merced) (herido)
Verástegui, Manuel (vapor *Tumbes*)
Vergara, Gregorio (corbeta *Unión*)
Vergara, Luis (vapor *Tumbes*)
Vergara, Miguel (corbeta *América*)
Victorio, José (monitor *Loa*)
Vidal, Dionicio (corbeta *Unión*)
Vidal, Manuel (monitor *Loa*)

Vigil, Arístides (corbeta *Unión*)
Vilca, Mariano (corbeta *América*)
Vilches, Valentín (fuerte Santa Rosa)
Vildósola, Julio (fragata *Amazonas*)
Vildósola, Julio (fragata *Apurímac*)
Villacorta, Sebastián (fragata *Apurímac*)
Villafuerte, Vicente (batería Independencia)
Villalobos, Juan (monitor *Loa*)
Villalobos, Manuel (fragata *Apurímac*)
Villalobos, Manuel (vapor *Sachaca*)
Villamar, Juan Antonio (torre La Merced) (muerto)
Villamar, Manuel (vapor *Sachaca*)
Villamonte, Jesús (vapor *Colón*)
Villanueva, Augusto (monitor *Loa*)
Villanueva, Francisco ("otros lugares")
Villanueva, Pedro (fragata *Apurímac*)
Villar, Manuel (fragata *Apurímac*)
Villegas, Apolinario (monitor *Loa*)
Villegas, José (fragata *Apurímac*)
Villegas, José (vapor *Sachaca*)
Villegas, Sebastián (fuerte Santa Rosa)
Vites, Julián (vapor *Tumbes*)
Vivanco, José (fragata *Apurímac*)
Vivanco, José M. (vapor *Sachaca*)
Vivanco, Marcos (fuerte Santa Rosa)
Vizcarra, Manuel (torre Junín)
Walhlen, Carlos (vapor *Sachaca*)
Walker, John (corbeta *América*)
Warren, John (corbeta *América*)
Welesphope, Isaac (corbeta *Unión*)
Welsh, John (fragata *Apurímac*)
West, Thor (corbeta *Unión*)
West, Thor (monitor *Loa*)
Westgates, George (corbeta *América*)
Weston, M. John (corbeta *América*)
Whires o Whives, John (corbeta *Unión*)
White, Andrés (corbeta *Unión*)
(1), (2), (3), (4), (5), (6), (7)

---

(1) Wigers, Jacob figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(2) William, James figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(3) Williams, Frederic figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(4) Williams, Herman figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(5) Williams, Santiago figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(6) Yatel, José figura en el libro "Tomas de razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.
(7) Young, James figura en el libro "Tomas de Razón...". No se especifica a qué dotación pertenecía.

ANEXO C

Yaque, Exequiel (vapor *Tumbes*)
Zacarías, José (corbeta *América*)
Zacarías, José (fragata *Apurímac*)
Zacarías, Juan (fragata *Amazonas*)
Zapata, Adolfo (vapor *Tumbes*)
Zapatel, Francisco (vapor *Sachaca*)
Zárate, Calixto (corbeta *América*)
Zavala, José (fragata *Apurímac*)
Zavala, José A. ("otros lugares")
Zavala, José Manuel (vapor *Colón*)
Zavala, Juan (Batallón 2º de Marina)
Zegarra, Eusebio (batería Independencia)
Zegarra, Isidro (corbeta *Unión*)
Zelaya, Gaspar ("otros lugares")
Zevallos, Manuel (monitor *Victoria*)
Zulueta, Francisco (corbeta *América*)

ANEXO D

Contrato para la adquisición del Manco Cápac *y del* Atahualpa
(Reproducido de los documentos que aparecen en "Perú. Investigación..., vide BIBLIOGRAFIA)

"Apéndice B.— CONTRATAS. REPUBLICA PERUANA. Ministerio de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.— Convenio celebrado y firmado el 4 de Octubre de 1867, entre Alejandro Swift y Compañía, de Cincinnati, Ohío, y el coronel Mariano Pío Cornejo, Ministro de Guerra y Marina de la República del Perú, á saber: .— 1° Swift y Ca, de acuerdo con el citado Ministro, convienen en vender y entregar al Perú dos vapores blindados, construidos para el Gobierno de los Estados Unidos, y llamados "Oneoto" y "Catawba", juntamente con las calderas, maquinaria, járcia, aparejos, equipo y demás pertenencias de cada uno de ellos, por la cantidad de dos millones de pesos pagaderos en la forma siguiente: 250,000 pesos al contado y 30,000 £ á... días vista sobre Lóndres, contados desde la fecha de este contrato. Por el resto de los dos millones y por los gastos adicionales de equipo y pertrechos de guerra, según consta por la proposición adjunta que forma parte del contrato, pagará el Perú la cantidad de 346,000 pesos en papel moneda de los Estados Unidos. El Gobierno del Perú conviene en pagar dicho resto en Nueva York ántes del 22 de Noviembre próximo en la forma siguiente: ó haciéndolo en efectivo por medio de sus agentes; ó por letras aceptadas, giradas por dicho Gobierno contra las casas de Thomas La Chambre y Ca, la Compañía Nacional y Gibbs y Ca. y 800,000 pesos en bonos colectivos de Chile y el Perú, al siete por ciento de interés y reconocidos con el nombre de "Bonos de Barreda": todo lo cual será entregado á Swift y Ca., por cuenta de la venta, sin comisión alguna por la misma; porque Swift y Ca, retendrán la cantidad suficiente para satisfacer y pagar las obligaciones que haya contraido el Perú.— 2° Cuando los buques se hallen listos para ser entregados, será obligación de Swift y Ca. informar de ello al Ministro de la República del Perú en los Estados Unidos, y entregar dichos buques á los agentes de dicha República, ya sea en Nueva Orleans, ó en las costas del golfo de Méjico ó en alta mar, según disponga el Gobierno del Perú; pero si este prefiriese que la entrega se haga en alta mar ó en cualquiera parte del golfo de Méjico, entónces dicho Gobierno pagará, además cien mil pesos por cada buque, al tiempo de hacerse la entrega; entendiéndose espresamente que todos los riesgos marítimos serán á cuenta del Perú; y si prefiriese conservar los buques en Nueva Orleans despues de hallarse listos para ser entregados, todos los riesgos y gastos serán á cuenta del Perú, aún cuando dichos buques permanezcan á nombre de Swift y Ca.— 3° Cada parte contratante conviene en que acerca de todo lo relativo á la venta se guardará el mas profundo secreto, y que ni dichas partes, ni sus agentes ó empleados divulgarán cosa alguna.— 4° Swift y Ca. pondrán en buen órden la maquinaria, máquinas, torrecillas y bombas: y si el Perú lo desea, se hará la prueba de ellos en Nueva Orleans durante cuarenta y ocho ó veinticuatro horas ó un viaje de prueba de doce horas, si así lo prefiriese.—

5º Swift y Ca. pondrán en dichos buques el mismo número de botes y los mismos efectos que fueron entregados al Gobierno de los Estados Unidos en Nueva Orleans; y los buques estarán listos para ser entregados tan luego como trascurra un plazo razonable, después de haberse hecho el pago de la venta ántes especificada, y de que el oficial de marina nombrado por el Perú certifique que se hallan en todo conformes con las cláusulas de este contrato. Si los oficiales nombrados por ambas partes contratantes no estuviesen de acuerdo, Swift y Ca. nombrarán otro, y si tampoco se llegase á un acuerdo, se nombrará un tercero, cuya decisión será definitiva. Si hubiese en Nueva Orleans un dique de suficiente capacidad para recibir los buques, y los citados oficiales así lo deseasen, los buques entrarán en dique para que puedan inspeccionarlos los agentes del Perú, y queden satisfechos de que se hallan en tan buen estado, ó próximamente, como cuando fueron entregados por Swift y Ca. al Ministerio de Marina de los Estados Unidos, exceptuando siempre los efectos del tiempo, de la intemperie ó del agua. El certificado de dicho oficial ú oficiales será recibido y considerado por el Perú como testimonio evidente de que Swift y Ca. han llenado su parte correspondiente en el contrato. La artillería y los pertrechos militares no se hallan comprendidos en este contrato, excepto en la parte especificada en la proposición de los 346,000 pesos á que se refiere el artículo 1º (+).— 7º Swift y Ca. convienen con el Perú en que se darán garantías suficientes y satisfactorias para que las acepte el Ministro del Perú para el 22 de Noviembre próximo.— 8º En consideración á lo convenido anteriormente por Swift y Ca., á todo lo cual ha prestado su asentimiento el Perú, conviene este en comprar á Swift y Ca. los referidos dos buques y demás propiedades especificadas, con arreglo á las cláusulas y condiciones contenidas en este contrato, que será estendido por triplicado en español y en inglés.— En fé de lo cual firmamos y sellamos el presente en el día y año ántes mencionados.— Conviénese, además, en que si surjiese alguna divergencia de opinion con respecto al derecho de las partes contratantes, será arreglada por arbitramiento privado. Las 30,000 £ no serán entregadas al firmarse este contrato, sino en Nueva York juntamente con las demás seguridades.— [Firmado]— Mariano Pío Cornejo.— [Firmado].—Alex. Swift y Ca."

"SUMINISTROS. REPUBLICA PERUANA.— Ministerio de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.— Convenio celebrado el 4 de octubre de 1867 entre Alejandro Swift y Compañía, de Cincinnati, Ohío, y el coronel Mariano Pío Cornejo, Ministro de Guerra y Marina de la República del Perú, á saber: .— Alejandro Swift y Ca., convienen en entregar al Perú en la época y el lugar que luego se especificarán los siguientes efectos á saber: cuatro cañones de á quince pulgadas del modelo de los que usó el Gobierno de los Estados Unidos durante la guerra pasada; cincuenta fusiles de los que se cargan por la recámara; seiscientas cargas de bombas y balas; setecientos paquetes de cartuchos para fusil; todos los pertrechos de artillería que el Gobierno de los Estados Unidos exigió para dichos buques; víveres y demás efectos necesarios para mantener á ciento ochenta hombres durante seis meses, pero en este contrato no entran los víveres y efectos para los oficiales; uniformes para ciento ochenta hombres; pertrechos navales, járcias, pintura, aceite y herramientas para miéntras dure el viaje y quinientas

(+) El artículo 6º está suprimido, tanto en el folleto que se traduce, como en el periódico "El Cronista" de Nueva York de 1º de Julio de 1868 en que se publicó una traducción de este contrato.

toneladas de carbon de antracita. Los anteriores artículos serán suministrados y entregados por mitad á bordo de los dos monitores vendidos al Perú por Alejandro Swift y Ca. ya sea en Nueva Orleans, ó á bordo de un buque en Nueva York, según prefiera el Perú. La elección será hecha cuando la pidan Swift y Ca.; pero no se incluirán en ella los cañones de quince pulgadas, los cuales serán puestos á bordo de los dos monitores, dos en cada uno, á ménos que otra cosa dispongan Swift y Ca. El Perú pagará por todo esto la cantidad de 346,000 pesos en la forma siguiente: 30,000 al tiempo de firmar el contrato, y el resto en diferentes plazos y cantidades iguales al valor de dichos artículos, cuando estén listos para ser entregados, y Swift y Ca. notifiquen al Perú que tienen ya listos efectos por valor de 10,000 pesos ó mas hasta la cantidad de 346,000 pesos; pero no será entregado ningun efecto sin que se haya satisfecho su valor. Si Swift y Ca. anunciasen al Perú en cualquier época, que los cañones que hay ahora á bordo de los monitores han de quedar en ellos, y son los mismos que se ha convenido en entregar, y si el Perú los hallase de su gusto, pagará éste 40,000 pesos á la buena cuenta en el momento de recibir el aviso. Y Swift y Ca. convienen también con el Perú, además de los artículos mencionados en el contrato, en entregar á bordo de dicho buque ó buques, en el puerto de Nueva York, siempre que el Perú los requiera con tal objeto, doscientas bombas y balas y dos mil quinientas toneladas de buen carbon de antrácita, por la citada cantidad de 346,000 pesos. Y el Perú conviene en suministrar á los buques todo lo necesario para la entrega y trasporte de estos efectos, durante los meses de Octubre y Noviembre de 1867, y comprar estos efectos y recibirlos de Swift y Ca. por la enunciada cantidad de 346,000 pesos, la que sera pagada en la forma que se ha convenido; y ambas partes convienen en que dichos efectos serán suministrados durante los meses de Octubre y Noviembre de 1867, si fuese posible.— En fé de lo cual firmamos y sellamos el presente en el día y años antedichos.— Los pagos citados en este contrato se harán con arreglo á lo especificado en el anterior y no en éste.— [Firmado.] — Mariano Pío Cornejo.— [Firmado] — Alex. Swift y Ca."

ANEXO E

Lista de Revista de Comisario de la Plana Mayor del Monitor "Huáscar", que revistó el mes de Junio de 1866 en el puerto de Valparaiso. (Chile). Véase (1) (2)

—.Oficiales de Guerra.—

Comandante, Capitán de Navío.	D. José Maria Salcedo.
Segundo id. ,Teniente 1°	„. Mel: M. Proaño.
Teniente 1°	„. Salomé Porras.
Teniente 2°	„. Martín P. Otore.
Teniente 2° Graduado.	„. Nicanor Asín.
Teniente 2° Graduado.	„. Juan P. Mac.Lean.
Alferez de Fragata.	„. Federico Aguero.
Alferez de Fragata.	„. Carlos Corpancho. (en comisión)
Alferez de Fragata.	„. Alejandro Sauri.
Alferez de Fragata.	„. Enrique S.Palacios.
Teniente de Infanteria.	„. José M. Vividal.

—.Oficiales Mayores.—

Segundo Cirujano.	D. Tito Melgar.
Segundo Piloto. Contratado.	„. P.H. Nicholls.
Segundo Piloto. Contratado.	„. John H. Bueke.

—.Maquinistas.—

Primer Ingeniero.	D. David Borja.
Primer Ingeniero. Agregado.	„. Samuel D. Cox.
Segundo Ingeniero.	„. Joseph Gloven.
Tercer Ingeniero.	„. William Croushan.
Cuarto Ingeniero.	„. John Sharples.

(*) Sigue en la p. 868

ANEXO E

Lista de Revista de Comisario de la Plana Mayor de la Fragata "Independencia", que revistó el mes de Julio de 1866, en el puerto de Valparaíso. (Chile). (1)

—.Jefes y Oficiales de Guerra.—

Comandante.	Capitán de Fragata.	D. Aurelio García y García.
Segundo	id., id. „ Corbeta.	„. Julio Tellería.
	Capitán de Corbeta Gdo.	„. Mariano Reyes.
	Teniente 1°	„. Felipe Meza.
	Teniente 1°	„. Carlos Thorne.
	Teniente 1° Graduado.	„. Napoleón Alayza.
Alferez de Fragata.		„. Aurelio Ureta.
Alferez de Fragata.		„. Gaspar Ureta.
Alferez de Fragata.		„. Guillermo Garcia y Garcia.
Alferez de Fragata.		„. Octavio Freyre.
Alferez de Fragata.		„. Vicente Espinoza.
Alferez de Fragata.		„. Carlos Herrera.
Alferez de Fragata.		„. Pedro Rodriguez.
Alferez de Fragata.		„. Samuel Sarrio.C.
Alferez de Fragata.		„. Luciano Arana.
Alferez de Fragata.		„. Arnaldo Larrea.

—.Oficiales de Guarnición.—

Capitán de Artilleria.	D. José Torre Blanca.
Teniente de Infanteria.	„. José Maria Pividal.

—.Guardias marinas.—

D. Guillermo Robinek.

—.Oficiales Mayores.—

Cirujano de 1a. Clase.	D. Ignacio Acuña.
Cirujano de 1a. Clase. Contratado	„. Games Gallaga.
Capellán.	„. James Clark.
Contador.	„. Pedro Angulo.
Practicante de 1ª. Clase.	„. Juan Fierro.

—.Maquinistas.—

Primero.	„. Tomás Wilkins.
Segundo.	D. John Gregory.

ANEXO E

Tercero.	„. Alexandre Wroe.
Cuarto.	„. John Closh.
Ayudante de Máquina.	„. James Whittread.
Ayudante de Máquina.	„. William Finney.
Ayudante de Máquina.	„. John R. Parsons.

(1) AMNP. La precedente relación, así como la de la fragata *Independencia*, encontrada entre los documentos que hoy pertenecen al Archivo Histórico de la Marina, aparecieron sin fecha ni firma.

(2) Téngase presente que el comandante Montero solamente asumió el mando el 24 de junio de ese año y esta es la razón por la que en esta lista de revista figura el nombre del comandante Salcedo y no el suyo.

F.R.

NOTAS AL CAPITULO XIII

1. BRENAN, 10-12.
2. HUME, 404-406.
3. *Vide* HUME, 439.
4. KIERNAN, 1.
5. ALBORNOZ, 135.
6. ALBORNOZ, 132.
7. PORTELL VILA, II, p. 96.
8. KIERNAN, 15.
9. KIERNAN, 14, 15; CLARKE, 263, 265, 271, 276; HUME, 433, 437; ALBORNOZ, 104, 107, 132, 135.
10. CLARKE, 263-265; HUME, 437-439; LLORCA, 145; PI, 435-436.
11. LLORCA, 152.
12. CLARKE, 268.
13. MARTINEZ DE CAMPOS, 171-181.
14. CLARKE, 269-273; LLORCA, 150; HUME, 440, 442.
15. CLARKE, 273.
16. *Historia Marítima del Perú,* t. VII, pp. 49-53, 62.
17. LLORCA, 155, 157; CLARKE, 281-286; HUME, 448-449.
18. ALBORNOZ, 58-59; CLARKE, 257, 258, 300; HUME, 435; KIERNAN, 4.
19. LLORCA, 157-163; PI, 434; HUME, 450-451; CLARKE, 286-287, 289-291.
20. CLARKE, 292-295; HUME, 436, 451; PI, 436, 438.
21. CLARKE, 293-295; HUME, 452, 454.
22. HUME, 454; LLORCA, 169.
23. CLARKE, 295; HUME, 454-455; LLORCA, 173.
24. HUME, 456, 458; CLARKE, 297, 298.
25. CLARKE, 299, 300, 301; HUME, 458.
26. HUME, 456; CLARKE, 299.
27. LLORCA, 175, 178; CLARKE, 301-303, 305; HUME, 459-462, 464-465.
28. CLARKE, 207, 268; HUME, 411, 413, 414, 415.
29. ALLEN, 13-14.
30. VIÑAS, 3.
31. Ctdo. ALLEN, 15.
32. PI, 428; *vide* KIERNAN, 5-6, 97-98, 140-146, 152-153.
33. CLARKE, 20-25.
34. HUNT. 424; KIERNAN, 244.
35. HUNT, 438-441; CLARKE, 253-254.
36. CLARKE, 260-261.
37. LLORCA, 152; HUME, 450; CLARKE, 266-267; KIERNAN, 250-251.

38. PI, 434; LLORCA, 163; CLARKE, 287-288.
39. Archivo Bazán, 236.
40. MAHAN, *Influencia* ..., I, pp. 51-52, 64; ARRANZ, 275-282; CONDEMINAS, 269-270; NAVARRETE, 9-13.
41. FERNANDEZ ALMAGRO, 156.
42. FERNANDEZ ALMAGRO, 156-160; MARTINEZ DE CAMPO, 200-201.
43. LEON VIDAL, 197-203.
44. NOVO COLSON, 84.
45. *Vide* J.B. BAXTER, 199, 282.
46. WAGNER, 82.
47. NOVO 65.
48. WAGNER, *loc. ctd.*
49. MILLER, 12.
50. NOVO, 65-66.
51. NOVO, 188.
52. BARREDA, III, pp. 3, 8.
53. *La América,* Madrid, 24 de junio de 1862, p. 15.
54. BARREIRO, A.J., *Historia de la Comisión Científica del Pacífico,* Madrid, 1926, pp. 41-42; Ctdo. MILLER, 13.
55. MARQUEZ, 44.
56. NOVO, 85, 89; MILLER, 13, 21; DAVIS, 11-12.
57. Archivo Bazán Nº 414, anexo. Informe del comandante de la fragata *Blanca* a Méndez Núñez, Río Janeiro, 30 de junio de 1866.
58. Archivo Bazán, Nº 440. "Extracto del diario de operaciones del Jefe de la Escuadra".
59. NOVO COLSON, 86-87.
60. WAGNER, 83.
61. BARREDA, III, p. 14.
62. WAGNER, 83-85; DAVIS, 16; ACEHM, 1863, s/n, Lima, 11 de junio de 1863, Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de Guerra y Marina.
63. AMNM. Mariano del Prado al Primer Secretario de Estado, Quito, 25 de setiembre de 1863; y Secretario de Estado a Encargado de Negocios en Quito, Madrid, 26 de noviembre de 1864.
64. NAUS. Department of State. Notes From Foreign Legations, T 862, rollo 3, 3 de diciembre de 1863, Barreda a Secretario de Estado.
65. *El Comercio,* Lima, 11 de enero de 1863.
66. WAGNER, 112-113; AMNM. Antonio González al Primer Secretario de Estado. Londres, 29 de marzo de 1863.
67. NOVO, 128.
68. BASADRE, III, p. 1475.
69. NOVO, 188.
70. DAVIS, 33.
71. NOVO, 130.
72. DAVIS, 33.
73. *Vide* DAVIS, 34.
74. WAGNER, 85-90.
75. *Vide* Wagner, 88.
76. Carta a Felipe Pardo, el 22 de febrero de 1865, ctdo. MIRO QUESADA, AURELIO, 163.
77. DELGADO, V-VI.

78. BASADRE, III, p. 1192.
79. ACEHM, 1860, carp. 21, leg. 11, doc. 40, Callao, 26 de febrero de 1860, Mariátegui a Secretario de General en Jefe.— *Vide* ACEHM, 1860, leg. 6, carp. 61, doc. 55; leg. 7, carp. 61, docs. 4 y 24; carp. 61, leg. 9, docs. 5, 6; carp. 61, leg. 11, docs. 16, 23, 30; carp. 61, leg. 13, docs. 72, 73; carp. 61, leg. 20 (a), doc. 376.
80. *Memoria de Guerra y Marina,* 1864, p. 20.
81. ACEHM, 1861, leg. 1(a), docs. 305 y 392, 4 de setiembre y 26 de octubre de 1861, Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina.
82. ACEHM, 1861, leg. 13(a), doc. 220, Lima, 20 de noviembre de 1861, ministro de Hacienda a ministro de Guerra y Marina.
83. BARREDA, II.
84. *Memoria de Guerra y Marina,* 1864, p. 20.
85. BASADRE, III, p. 1449.
86. NOVO, 84.
87. NOVO, 169, 166.
88. WAGNER, 90-187.
89. WAGNER, 139-140; F.O. 881 1268 X/L 01616. Anexo 2 a doc. 37, Lima, 25 de mayo de 1864, Jerningham al Conde Russell.
90. NOVO, 177-179.
91. AMNM, Salazar a Primer Secretario de Estado. MUY RESERVADO, Callao, 12 de abril de 1864; Salazar al Ministro de Estado, Madrid, 21 de junio de 1864; NOVO, 184.
92. NOVO, 197-199.
93. NOVO, 188.
94. NOVO, 203-206, 211-214.
95. NOVO, 187, 189, 190.
96. DORADO, IX-XII, quien expresa que la carta apareció "en el periódico *Perú* de esta capital, número 27, y que fue reproducida en *El Correo de Ultramar* y en otros varios periódicos".
97. *Vide* F.O. 881 1268 X/L 01616. Lima, 10 de mayo de 1866, Jerningham a Ministro de Relaciones Exteriores, con anexo de vice-cónsul británico en las Chincha; *idem, idem,* 13 de mayo, Jerningham a Lord Russell.
98. *Vide* WAGNER, 144-148.
99. WAGNER, 148.
100. AMNP. Comandancia General de Marina, Nº 954, Callao, 6 de setiembre de 1864; *Memoria de Guerra y Marina,* 1864, pp. 25-26.
101. NOVO, 218-219.
102. AMNM. Quito, 6 de agosto de 1864, Mariano del Prado al Primer Secretario de Estado.
103. NOVO, 227.
104. AMNM, Guayaquil, 30 de noviembre de 1864, Mariano del Prado al Primer Secretario de Estado.
105. WAGNER, 153.
106. WAGNER, 155.
107. AMNM, Fragata *Resolución,* fondeadero de las Chincha, 7 de mayo de 1864, Pinzón a Capitán General y Gobernador de la Isla de Cuba.
108. *Vide* BASADRE, 1516-1521 y WAGNER, 180-187.
109. WAGNER, 201-248.

110. WAGNER, 207.
111. AMNP, Comandancia General de Marina, Nº 954, Callao, 6 de setiembre de 1864, Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina.
112. F.O. 881 1268 X/O 01616, Nº 38, Lima, 28 de mayo de 1864, Jerningham al Conde Russell.
113. NAUS. *Letters From Pacific Station,* Paita, 24 de diciembre de 1864 y Callao, 4 de enero de 1865, Pearson al Secretario de Marina.
114. *Vide* WAGNER, 211.
115. AMNM. Nºs 1 y 4, Panamá, 6 de octubre de 1864 y Paita, 15 de noviembre de 1865, alférez de navío Cecilio de Lora a Ministro de Marina de España.
116. *Vide* WAGNER, 219-224.
117. *El Comercio,* Lima, Nº 8467, 26 de noviembre de 1864.
118. *El Monitor,* Lima, diciembre de 1978, p. 14.
119. NOVO, 231-239.
120. NOVO, 239-240.
121. NOVO, 240-242.
122. *Vide,* sobre todo, *El Comercio,* Lima, Nº 8467, 26 de noviembre de 1864; 8479, 6 de diciembre de 1864; 8480, de 6 de diciembre de 1864; 8491, de 15 de diciembre de 1864; 8484, de 17 de diciembre de 1864; 8498, de 20 de diciembre de 1864 y 8502, de 23 de diciembre de 1864.
123. *El Comercio,* Nº 8491.
124. AMNM, Nº 2.
125. NOVO, 230.
126. WAGNER, 226.
127. AMNM, Nº 5, Pisco, 24 de diciembre de 1864, Pareja a Ministro de Marina D. Francisco Armero y F. de Peñaranda.
128. WAGNER, 225-247.
129. AMNM, Nº 6, "Cuestionario del Ministerio de Estado al de Marina".
130. WAGNER, 268-272.
131. NOVO, 290.
132. NAUS. *Diplomatic Instructions,* Nº 265, T 52, r. 20, Lima, 9 de febrero de 1865, Robinson a Secretario de Estado.
133. NAUS. M 89, r. 43, Nº 9, *Lancaster,* Callao, 13 de febrero de 1865, Pearson a Secretario de Estado.
134. AMNM, Madrid, 23 de marzo de 1865, Ministro de Marina a Ministro de Estado.
135. A. MIRO QUESADA, *Tiempo de leer...,* 159.
136. Ob. ct., 161-162.
137. NOVO, 261-269.
138. WAGNER, 262-264.
139. WAGNER, 273-290.
140. WAGNER, 290-297.
141. AMNM, Callao, 10 de mayo de 1865, Pareja a Ministro de Estado.
142. AMNM, San Ildefonso, 26 de setiembre de 1865, Bermúdez de Castro al Ministro Plenipotenciario de S.M. en Lima.
143. ARIAS SCHREIBER, 25.
144. *Ibidem.*
145. Archivo Mariátegui, Nº 141, Callao, 23 de mayo de 1864, Silva Rodríguez a Comandante General de Marina; y Nº 515, de Valle Riestra a Ministro de Guerra y Marina.

146. *Memoria de Guerra y Marina,* 1864, p. 28.
147. AMNP. Comandancia General de Marina. Pedido para lanchas cañoneras 1 y 2, Callao, 29 de abril de 1864, de Bernardo Coronel.
148. Archivo Mariátegui, Nº 373, Callao, 30 de abril de 1864, Valle Riestra a Ministro de Guerra y Marina.
149. Archivo Mariátegui, s/n, Bellavista, 12 de setiembre de 1864, José M. García a Ministro de Guerra y Marina.
150. Archivo Mariátegui, Nº 1,093, 12 de octubre de 1864, Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina.
151. Archivo Mariátegui, Nº 1112, Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 18 de octubre de 1864.
152. Archivo Mariátegui, Nº 1371, Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 17 de diciembre de 1864 y Nº 554, de Antonio de la Haza al Comandante General de Marina, Callao, 18 de diciembre de 1864.
153. AMNP. Comandancia General de Marina, Nº 1413. Callao, 28 de diciembre de 1864, de Ignacio Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina.
154. NAUS. Notes From Peruvian Legation in United States, T 802, r. 3.
155. BARREDA, III, p. 20.
156. NAUS. Notes From Foreign Legations, T 802, r. 3, Washington, 19 de mayo de 1864, Barreda a Secretario de Estado.
157. BARREDA, III, pp. 37-40.
158. Archivo Mariátegui, s/n, Salcedo a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 16 de agosto y 1º de octubre de 1864; Dueñas a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 31 de diciembre de 1864.
159. United States. *Official Records of the Union and Confederate Navies on the War of the Rebellion...,* series I, volume 3, pp. 738-739; *idem,* series II, volume 2, pp. 395, 432, 433; United States, *Civil War,* VI, pp. 185, 188, 209, 239, 313-314.
160. United States. *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of Rebellion...,* series II, volume 2, pp. 440, 468.
161. United States. *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of Rebellion...,* series I, volume 3, pp. 206-209.
162. United States. *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of Rebellion...,* series II, volume 2, pp. 494, 524-527.
163. *Civil War,* VI, p. 209; United States. *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion...,* series II, volume 2, p. 588.
164. United States. *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of Rebellion...,* series II, volume 2, p. 665.
165. Archivo Mariátegui, s/n, Salcedo a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 16 de agosto de 1864.
166. Archivo Mariátegui, s/n. Salcedo a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 1º de octubre de 1864.— AMNP. Leg. Adquisición de *América* y *Unión.* Barreda a Pardo de Zela, París, 5 y 6 de noviembre de 1864.— *Idem, idem, idem.* Londres, 23 de noviembre.— *Idem, idem, idem, idem,* 13 de diciembre.
167. United States. *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion...,* series I, volume 3, p. 347, 348. *Vide* Archivo Mariátegui, s/n, Ignacio Dueñas a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 31 de diciembre de 1864.
168. NOVO, 303.

169. AMNP. Adquisición de *América* y *Unión*. Barreda a Pardo de Zela, Londres, 25 de noviembre de 1864 — *Idem, idem, idem*. París, 2 de enero de 1865.— *Idem, idem, idem;* París, 11 de enero de 1865.— *Idem, idem, idem*. Seoane, en Legación del Perú, a Pardo de Zela. Río de Janeiro, 26 de marzo de 1865.— NAUS. *Department of the Navy. Letters Received by the Secretary*. M 89, r. 43, Londres, 30 de diciembre de 1864, cónsul Morse a Secretario de Estado.

169A. AMNP. Construcciones navales y compras de buques, *América* y *Unión*. J.P. de Z[ela] a capitán de navío Mayor de Ordenes del Departamento de Marina. Borrador s/f.

170. MELO, II, pp. 29, 31.

171. *Vide* NAUS. *Department of State, Notes From Foreign Legations*, T 802, r. 3, Nueva York, 18 de noviembre y 16 y 20 de diciembre de 1864 y Bonifaz, 13 y 27 de marzo de 1865, a Secretario de Estado; ARIAS SCHREIBER, 32, 56.

172. BASADRE, IV, p. 1584.

173. NAUS. *Notes From Foreign Legations in the United States*, T 802, r. 3. Washington, 19 de octubre de 1865, García y García a Secretario de Estado.

174. NAUS. *Department of State, Notes From Foreign Legations*, T 802, r. 3, Nueva York, 18 de octubre de 1865, Ministro del Perú a Secretario de — Estado.— Miguel Grau a Benjamín Vicuña Mackena. Lima, 6 de diciembre de 1878. (Reproducida de ANC. manuscritos originales e inéditos de la Biblioteca de Benjamín Vicuña Mackena, vol. 16).

175. *Vide* AMNM, Legación de España en Londres, Nº 9, Londres, 11 de enero de 1865, Compyn a Secretario de Estado; Archivo Bazán, Nº 238, Palacio, 25 de febrero de 1865, Subsecretario de Estado a Ministro de Marina.

176. Archivo Mariátegui, s/n, Salcedo a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 16 de agosto de 1864.

177. Archivo Mariátegui, s/n, Salcedo al Ministro de Guerra y Marina, Londres, 16 de enero de 1865.

178. Archivo Mariátegui, Nºs 545, 546 y 547, de Domingo Valle Riestra al Ministro de Guerra y Marina, Callao, 3 de junio de 1864.

179. Archivo Mariátegui, s/n, Salcedo a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 1º de setiembre de 1864.

180. Archivo Mariátegui, Nº 118-65, García y García a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 1º de julio de 1865.

181. Archivo Mariátegui, s/n, García y García a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 16 de agosto de 1864; *idem, idem*, Londres, 1º de setiembre de 1864; *idem, idem*, 1º de octubre de 1864; *idem, idem*, Londres, 1º de diciembre de 1864; *idem, idem*, Londres, 16 de diciembre de 1864 y Londres, 16 de mayo de 1865.

182. AMNP. Comandancia General de Marina, 1864. Máquinas infernales (exdocumento Nº 36). Callao, 15 de julio de 1864, Comandante General de Marina a Ministro de Guerra y Marina.

183. *Memoria... de Marina de Chile*, 1866, p. 61.

184. AMNM, Archivo Bazán, Nº 112, Callao, 5 de enero de 1866, Cecilio de Mora a Ministro de Marina de España.

185. *Memoria... supra*, 62.

186. AMNM, Archivo Bazán, Nº 162, Panamá, 25 de enero de 1866, cónsul de Francia a Ministro de Estado de España.

187. Archivo Mariátegui, Nº 830, Callao, 9 de agosto de 1864, Silva Rodríguez a Ministro de Guerra y Marina, con 2 anexos.
188. *El Comercio,* Nº 8494, Lima, 17 de diciembre de 1864.
189. *El Comercio,* Nº 8502, 23 de diciembre de 1864.
190. Archivo Mariátegui. Se citan los números del oficio principal de cada expedientillo, advirtiéndose que algunos no tienen número, y la fecha. Todos pertenecen al año 1864, son originados en el Callao y dirigidos por el Comandante General de Marina al Ministro de Guerra y Marina: Nº 995, 17 de setiembre; Nº 1072, 7 de octubre; Nº 1083, 10 de octubre; Nº 1091, 16 de octubre; Nº 1098, 14 de octubre; Nº 1103, 15 de octubre; Nº 1106, 17 de octubre; Nº 1113, 18 de octubre; Nº 1115, 19 de octubre; Nº 1121, 20 de octubre; s/n, 22 de octubre; Nº 1136, 24 de octubre; Nº 1151, 27 de octubre; s/n, 27 de octubre; Nº 1116, 31 de octubre; Nº 1162, 31 de octubre; s/n, 1º de noviembre; Nº 1178, 4 de noviembre; Nº 1179, 4 de noviembre; Nº 1197, 9 de noviembre; Nº 1200, 9 de noviembre; Nº 1216, 12 de noviembre; Nº 1217, 12 de noviembre; Nº 1220, 15 de noviembre; Nº 1221, 15 de noviembre; Nº 1222, 15 de noviembre, Nº 1226, 16 de noviembre; Nº 1233, 17 de noviembre; Nº 1240, 18 de noviembre; Nº 1244, 19 de noviembre; Nº 475, 20 de noviembre; Nº 1264, 21 de noviembre; Nº 1252, 22 de noviembre; Nº 1260, 24 de noviembre; Nº 1265, 25 de noviembre; Nº 1270, 26 de noviembre; Nº 1273, 26 de noviembre; Nº 1276, 27 de noviembre; Nº 1291, 28 de noviembre; Nº 1299, 29 de noviembre.
191. Archivo Mariátegui, Manuel Ferreyros a Mayor de Ordenes del Departamento, Callao, 15 de octubre de 1864. Anexo a Nº 1103, de la misma fecha; AGNP. Hacienda. Ministerio de Guerra y Marina. O.L. 465-779, 30 de diciembre de 1864.
192. Archivo Mariátegui, Nº 700, Domingo Valle Riestra al Ministro de Guerra y Marina, Callao, 11 de julio de 1864.
193. Archivo Mariátegui, Nº 385, Domingo Valle Riestra a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 3 de mayo de 1864, con 5 anexos.
194. Archivo Mariátegui, s/n, Antonio de la Haza a Comandante General de Marina, Callao, 8 de octubre de 1864; *idem,* Parte del alférez Pantaleón Fernandini al Mayor de Ordenes, como documento anexo a Nº 478, Antonio de la Haza a Comandante General de Marina, Callao, 10 de noviembre de 1864.
195. MELO, t. II, pp. 11, 17.
196. Archivo Mariátegui, Backus a Mayor de Ordenes del Departamento, Callao, 23 de noviembre de 1864, anexo a Nº 1283.
197. Archivo Mariátegui, Nº 995, Ignacio Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 17 de setiembre de 1864.
198. Archivo Mariátegui, Nº 825, Silva Rodríguez a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 8 de agosto de 1864 con 4 fojas anexas.
199. Archivo Mariátegui, Nº 1081, Ignacio Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 8 de octubre de 1864. Con dos páginas anexas.
200. Archivo Mariátegui, Nº 168. Ignacio Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 2 de noviembre de 1864.
201. Archivo Mariátegui, Nº 1208, Ignacio Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, 10 de noviembre de 1864, con cuatro páginas anexas.
202. Archivo Mariátegui, Nº 469, de la Haza a Comandante General de Marina, Callao, 18 de noviembre de 1864.

203. Anexo a *ibidem.*
204. Archivo Mariátegui, Backus a Mayor de Ordenes del Departamento, ya citado, y Nº 1266, Ignacio Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 25 de noviembre de 1864 con 15 anexos.
205. Gerrit S. Backus a Mayor de Ordenes del Departamento, Callao, 23 de noviembre de 1864, anexo a Archivo Mariátegui, Nº 1266, Callao, 25 de noviembre de 1864.
206. NOVO, 243-244.
207. AMNP. Comandancia General de Marina, Callao, 28 de noviembre de 1864, Antonio de la Haza a Comandante General de Marina.
208. NAUS. *Notes From Peruvian Foreign Office,* T 724, r. 6, Ministro de Relaciones Exteriores a Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos, Lima, 4 de marzo de 1866.
209. MELO, I, p. 238; II, pp. 9, 17, 30.
210. AMNP. "Relación historiada...", Callao, 31 de mayo de 1864.
211. ACEHM, 1860, carp. 61, leg. 9, doc. 5, Callao, 2 de diciembre de 1860 y doc. adjunto.
212. AMNP. Comandancia General de Marina, 1863, anexo a documento Nº 6, Addison Crosby a Comandante General.
213. Archivo Mariátegui, Nº 1081. Ignacio Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 8 de octubre de 1864. Con un anexo de tres páginas. *Vide,* también, AGNP. Hacienda. Ministerio de Guerra y Marina, O.L. 645-636 y O.L. 645-673, ambos de 1864.
214. Archivo Mariátegui, Nº 48, Antonio de la Haza a Comandante General de Marina, Callao, 10 de noviembre de 1864. Con un anexo.
215. AMNM, Archivo Bazán, Nº 4, Paita, 15 de noviembre de 1864, Cecilio de Lora a Ministro de Marina de España.
216. Archivo Mariátegui, s/n, Salcedo a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 16 de agosto de 1864.
217. *Ibidem.*
218. AGNP. Hacienda, O.L. 465-706, Lima, 13 de noviembre de 1864, Ministro de Guerra a Ministro de Hacienda.
219. *Vide ibidem.*
220. Archivo Mariátegui, s/n, Londres, 1º de setiembre de 1864, Salcedo a Ministro de Guerra y Marina.
221. Archivo Mariátegui, s/n, Ignacio Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 10 de octubre de 1864.
222. Archivo Mariátegui, s/n; Manuel Ferreyros a Mayor de Ordenes, Callao, 9 de octubre de 1864; Antonio de la Haza a Comandante General de Marina, Callao, 9 de octubre de 1864; Ignacio Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 10 de octubre de 1864.
223. Archivo Mariátegui, Nº 1093, Ignacio Mariátegui a General Ministro de Guerra y Marina, Callao, 12 de octubre de 1864.
224. Archivo Mariátegui, s/n. Salcedo a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 16 de noviembre de 1864.
225. Archivo Mariátegui, s/n, Salcedo a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 16 de enero de 1865.
226. Archivo Mariátegui, s/n, Antonio de la Haza a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 13 de abril de 1865.
227. Museo Naval. "Relación historiada...", 31 de mayo de 1864.

228. Archivo Mariátegui, Nº 571, Domingo Valle Riestra a Ministro de Guerra y Marina, 8 de junio de 1864.
229. ACEHM, 1863, Comandante General de Artillería, Callao, 29 de octubre de 1863, Manuel Sánchez Guimet a Ministro de Guerra y Marina, con anexo.
230. MELO, II, pp. 11, 17, 22.
231. ALVAREZ THOMAS, *Manual* ..., 8-9.
232. ALVAREZ THOMAS, *Apuntes*..., 20.
233. ACEHM, 1860, PAQ: 0.1860.1, Londres, 15 de mayo de 1860, Osma a Ministro de Relaciones Exteriores; *idem*, PAQ: 0.1863, Lima, 18 de diciembre de 1863, Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina, con anexos.
234. AGNP. Hacienda, 1864, O.L. 475-700 y 465-585, 26 de agosto y 10 de noviembre de 1864, Ministro de Guerra y Marina a Ministro de Hacienda; NAUS, *Notes From Peruvian Legations in United States*, Washington, 24 de noviembre de 1865. Encargado de Negocios del Perú al Secretario de Estado.— AMNP. Mendiburu a Mariátegui, Guayaquil, 27 de mayo de 1866.
235. ACEHM, PAQ: 0.1865.2. Prefectura del Callao, Tesorería, 15 de marzo de 1865.
236. ALVAREZ THOMAS, *Manual*..., 6-7.
237. ZULETA, 41-42.
238. ACEHM, 1859, carp. 60, leg. 14, doc. 42, Londres, 16 de marzo de 1859, Osma a Ministro de Relaciones Exteriores; ZULETA, 34.
239. ACEHM, 1859, carp. 60, legs. 3 y 22, docs. 70 y 13, Washington, 20 de enero y 3 de setiembre de 1859, Legación del Perú a Ministro de Relaciones Exteriores.
240. ACEHM, legajo 1863, s/n, 9 y 28 de octubre, 20 de noviembre y 2 de diciembre de 1863, Comandante General de Artillería a Ministro de Guerra y Marina.
241. MENDIBURU, *Memoria*..., pp. 3, 8, 10, 13, 14, 16, 18, 22.
242. *Vide* bibliografía.
243. *Memoria... Marina*, 1864, pp. 32, 33; *vide* ACEHM, 1864. "Sumario y breve narración del suceso que tuvo lugar en las Islas de Chincha el 14 de abril de 1864, con algunas observaciones". Documento Nº 9. Callao, 2 de junio de 1864. Comandante General de Marina a capitán de navío Ramón Valle Riestra.
244. AGNP. Ministerio de Guerra y Marina, O.L. 465-469, O.L. 465-565, O.L. 479-726 a O.L. 479-734, O.L. 479-747, O.L. 479-748; ACEHM, 1866, PAQ: 0.1866.1, 1º de enero de 1866, Secretario de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina.
245. ALVAREZ THOMAS, *Manual*, 131-135.
246. NAUS. *United States Consulate at Callao*, T 781, r. 47, Callao, 15 de marzo de 1866, Cónsul de los Estados Unidos en el Callao al Prefecto y Comandante Militar; *vide* el legajillo sobre esta fortaleza en ACEHM, PAQ.0.1862.2, Callao, 8 de agosto de 1865, Prefecto a Ministro de Guerra y Marina.
247. ZULETA, 54-56.
248. NOVO, 442.
249. ACEHM, PAG. 0. 1865.2. Callao, 22 de diciembre de 1865, Prefecto del Callao al Secretario de Estado de Guerra y Marina.— AGNP. Hacienda. Ministerio de Guerra y Marina, O.L. 465-613, 1864.— AMNP. Mendiburu a F.X. Mariátegui. Guayaquil, 26 de mayo de 1866
250. *Vide* Wagner, 279.

251. *Vide Memoria... de Marina de Chile,* 1866, pp. 5, 14-16, 38, 80, y 1867, Documentos A, 5-18 y B, 5-16.
252. GARCIA CASTELBLANCO, 101.
253. WAGNER, 279-290.
254. WAGNER, 288.
255. GARCIA CASTELBLANCO, 106.
256. *Vide* WAGNER, 316.
257. BASADRE, IV, p. 1562.
258. WAGNER, 287.
259. AMNM, Archivo Bazán, Nºs 12 y 13, Roberts a Méndez Núñez y Méndez Núñez a Pareja, 4 de noviembre de 1865; GARCIA CASTELBLANCO, 107-108; NOVO, 332.
260. GARCIA CASTELBLANCO, 109-110.
261. AMNM, Archivo Bazán, Nº 10, Callao, 29 de octubre de 1865, Méndez Núñez a Pareja.
262. AMNM, Archivo Bazán, Nº 34, 24 de noviembre de 1865, Méndez Núñez a Ministro de Marina de España, en trascripción de nota a Albístur.
263. AMNM, Archivo Bazán, Nº 35, Callao, 25 de noviembre de 1865, Méndez Núñez a Pareja.
264. AMNM, Archivo Bazán, 48, Callao, 28 de noviembre de 1865, en trascripción de Méndez Núñez a Ministro de Marina de España.
265. NOVO, 357.
266. AMNM, Archivo Bazán, Nºs 63 y 64, Callao, 4 de diciembre, de 1865 Méndez Núñez a Pareja.
267. AMNM, Archivo Bazán, Nº 67, Callao, 5 de diciembre de 1865, Méndez Núñez a Pareja.
268. AMNM, Archivo Bazán, Nº 88, Coquimbo, 18 de diciembre de 1865. Méndez Núñez al Ministro de Marina de España.
269. *Memoria... de Marina de Chile,* 1866, pp. 10-11.
270. GARCIA CASTELBLANCO, 122.
271. *Vide* WAGNER, 303-317.
272. AMNM, Archivo Bazán, Nº 101, Palacio, 27 de diciembre de 1865, Ministro de Estado al de Marina, traslado de instrucciones a Méndez Núñez.
273. AMNM, Archivo Bazán, Nº 107, Valparaíso, 1º de enero de 1866, Méndez Núñez al Ministro de Marina de España.
274. AMNM, Archivo Bazán, Nº 116, Madrid, 9 de enero de 1866, Ministro de Marina a Méndez Núñez.
275. AMNM, Archivo Bazán, Nº 130, Valparaíso, 17 de enero de 1866, Méndez Núñez al Ministro de Marina de España.
276. AMNM, Archivo Bazán, Nºs 124, Valparaíso, 16 de enero de 1866, Méndez Núñez al Ministro de Marina de España; y 130, ya citada.
277. WAGNER, 310.
278. *Vide* WAGNER, 280-287 y BASADRE, IV, p. 1573.
279. *Vide* WILLIAMS, HECTOR.
280. ACEHM, 1866. Libro copiador Nº 4, 101. Correspondencia enviada por el Ministro de Guerra y Marina al Comandante General de Marina, folios 23, 24, 25, 26, 27, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, de fechas 5-15 de enero de 1866, sobre personal al *Lerzundi,* maestranza para la reparación de *América* y *Unión,*

oficiales para el monitor *Victoria* y las corbetas *Unión* y *América*, embarque de personal de la Escuela Náutica de Paita, maquinista inglés a *Unión*, guardias marinas a *Apurímac* y *Amazonas*, artillero Ramón Freyre a *Apurímac*, aumento dotación *Unión*, tropa de guarnición para corbetas, oficiales a *Apurímac*, oficiales a Comandancia de la División Naval de Operaciones, aceptación de servicios del teniente Felipe Pardo Lavalle (que moriría en Abtao, etc.).

281. *Vide* WAGNER, 289.
282. D.S.M. "Viaje de los buques peruanos a Chiloé", en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, t. 71, octubre-diciembre 1930, pp. 27-42.
283. Chile. *Memoria... Marina*, 1866, pp. 12-13, 23.
284. GARCIA CASTELBLANCO, 124.
285. AMNM, B. de C. [Bermúdez de Castrol a Casto Méndez Núñez, Madrid, 26 de enero de 1866.
286. AMNM, Archivo Bazán, Nº 163. O. a Méndez Núñez, Madrid, 26 de enero de 1866.
287. AMNM, Archivo Bazán, Nº 167, Valparaíso, 27 de enero de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Marina.
288. BASADRE, IV, p. 1576.
289. GARCIA CASTELBLANCO, 124.
290. *Vide* WAGNER, 315-316.
291. GARCIA CASTELBLANCO, 125.
292. *Ibidem.*
293. FITZ-ROY, 1863, p. 29.
294. GARCIA CASTELBLANCO, 125.
295. LANGLOIS, 149-151; LOPEZ URRUTIA, 216.
296. *Memoria... Marina de Chile*, 1866, pp. 92-94.
297. NOVO, 377-379; GARCIA CASTELBLANCO, 134; AMNM, Archivo Bazán, Nº 221, Junta de Guerra de 16 de febrero de 1866, en Valparaíso.
298. *Vide* GARCIA CASTELBLANCO, 123.
299. *Vide Memoria de Marina*, Chile, 1866, p. 18.
300. NOVO, 380.
301. LOPEZ URRUTIA, 217.
302. LANGLOIS, 252.
303. NOVO, 379.
304. NOVO, 386.
305. MELO, I, p. 243; VEGAS, 112.
306. *Memoria...*, número 157.
307. NOVO, 381-383, 385; GARCIA CASTELBLANCO, 129-130.
308. *Memoria... de Marina*, Chile, 1866, p. 97; GARCIA CASTELBLANCO, 130; AMNM, Archivo Bazán, Nº 201, 11 de febrero de 1866, Informe del Comandante de la *Blanca*.
309. AMNM, Archivo Bazán, Nºs 197 y 201; Partes de las fechas mencionadas.
310. *Memoria... de Marina de Chile*, 1866, p. 97.
311. AMNM, Archivo Bazán, *Loc. ctd.*
312. AMNM, Archivo Bazán, Nº 221, Valparaíso, 17 de febrero de 1866, Méndez Núñez al Ministro de Marina de España.
313. NOVO, 383-384; AMNM, Archivo Bazán, Nº 221, Valparaíso, 17 de febrero de 1865, Acta de la Junta de Guerra; GARCIA CASTELBLANCO, 130-131.

314. NOVO, 390.
315. GARCIA CASTELBLANCO, 138-139.
316. Archivo Mariátegui, Nº 15, Villar a Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, Huito, 2 de marzo de 1866.
317. *Vide Memoria... Marina,* 1866, p. 26.
318. GARCIA CASTELBLANCO, 135-136.
319. AMNM, Archivo Bazán, Nº 221, Valparaíso, 17 de febrero de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Marina de España.
320. Archivo Mariátegui Nº 32, Villar a Secretario de Guerra y Marina, Huito, 29 de abril de 1866.
321. *Memoria...*, pp. 17-18.
322. *Vide* WAGNER, 432; LOPEZ URRUTIA, 220; LANGLOIS, 154.
323. *El Peruano,* Lima, t. 50, año 24, Nº 17, 11 de febrero de 1866.
324. F.O. 61 233 X/L 01210, despacho Nº 10, Lima, 27 de febrero de 1866, Barton al Duque de Clarendon.
325. *Vide* WAGNER, 343-344; *Memoria... de Marina,* Chile, 1866, pp. 91-92.
326. MELO, *Historia...*, II, pp. 6, 7.— AMNP. Mendiburu a Mariátegui F.X. Guayaquil, 27 de mayo de 1866.
327. Pardo a Covambies, ctdo. por WAGNER, *ibidem: vide* ACEHM, 1866, PAQ. 0.1866.1. Expediente promovido para saber el importe de los cañones y rifles que se mandaron a la República de Bolivia, s/n.
328. AMNM, Archivo Bazán, Nºs 295, 330 y 332: 11 de marzo, del ministro español en Río de Janeiro al Ministro de Estado; 11 de abril, de E. Montojo, en Ciudad del Cabo, al Ministro de Marina; 12 de abril, del ministro de Estado al de Marina.
329. AMNM, Archivo Bazán, Nº 302, Montevideo, 14 de marzo de 1866, del Jefe de la Estación Naval del Río de la Plata al Ministro de Marina.
330. AMNM, Archivo Bazán, Nº 348, 27 de abril de 1866, Oliva a Méndez Núñez.
331. AMNM. B. de C. al Plenipotenciario de S.M., Comandante General de la Escuadra Española en el Pacífico, Madrid, 26 de abril de 1866.
332. AMNM, Archivo Bazán, Nº 203, Madrid, 11 de febrero, Ministro de Marina a Méndez Núñez.
333. AMNM, Archivo Bazán, Nºs 314 y 317, Valparaíso, 25 y 24 de marzo de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Estado.
334. AMNM, Archivo Bazán, Nºs 320 y 321, 30 de marzo de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Marina.
335. *Vide* WAGNER, 362-384.
336. BASADRE, IV, pp. 359-360.
337. MELO, II, pp. 5-6.
338. MELO, II, pp. 7-10.
339. NOVO, 448-449.
340. NOVO, 452.
341. NAUS. *Log of the U.S. Steamer Tuscarosa, second May, 1866.*
342. NOVO, 443.
343. *Ibidem.*
344. NOVO, 506.
345. NOVO, 499-500.
346. NOVO, 502-505.

347. NOVO, 507.
348. NOVO, 502.
349. NOVO, 500-501; Parte de combate de Méndez Núñez, ya citado.
350. NOVO, 501-502.
351. MAHAN, *Influencia...*, 106-107.
352. SCHURMAN, 56.
353. SCHURMAN, 17/18.
354. *Vide* CHABAUD-ARRAULT, 483-487.
355. Parte oficial de la Comandancia de las Baterías del Sur, en *El Peruano*, tomo 50, año 24, Nº 42, Lima, 12 de mayo de 1866.
356. URREA, 23, 24, 27.— AMNP. Libro copiador de la Comandancia General de Marina, diciembre 1864 a agosto 1866, folios 154 y 155. José María García a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 27 de abril de 1866.
357. *Vide* WAGNER, 386.
358. H.W. WILSON, 255.
359. HOLLEY, 1.
360. DOUGLAS, 204-213 y HOLLEY, 17-18.
361. URREA, 100.
362. WAGNER, 388.
363. URREA, 100.
364. HOLLEY, 24.
365. HOLLEY, 27, 36, 38, 41.
366. DOUGLAS, 210.
367. *Vide* WAGNER, PAQ. 1865.2. Expedientillo con documento de cabeza datado el 11 de diciembre de 1865. Prefecto del Callao a Secretario de Guerra y Marina.
368. H.W. WILSON, 257.
369. *El Peruano*, Lima, tomo 50, año 24, Nº 36.
370. AMNM, Archivo Bazán, Nº 360, 3 de mayo de 1866.
371. AMNM, Archivo Bazán, Nº 357, 3 de mayo de 1866.
372. AMNM, Archivo Bazán, Nº 362, 9 de mayo de 1866.
373. URREA, 37-38.
374. AMNM, Archivo Bazán, Nº 357, 3 de mayo de 1866.
375. *Vide El Peruano*, t. 50, Nº 36, p. 141, Lima, 21 de abril de 1866.
376. ACEHM, 1866, cuaderno Nº 2, paquete "Marina" de marzo y mayo de 1866.
377. Perú... *Tablas y noticias*, cuadro final.
378. *Apuntes...*
379. Ctdo. por ZULETA, 31-32.
380. Parte de combate del Jefe de Estado Mayor, general Medina, en MELO, II, p. 17 y p. 11.
381. AMNM, Archivo Bazán, Nº 362. Callao, 6 de mayo de 1866. Méndez Núñez a Ministro de Marina de España.
382. Parte de combate del Jefe de Estado Mayor, coronel Medina, en MELO, 15-18.
383. Parte del Jefe de Estado Mayor, coronel Medina, en MELO, II, p. 17.
384. NAUS. *Log book of the U.S. steamers Monadnock* y *Vanderbilt, second* May, 1866.
385. NAUS. *Diplomatic Instructions*, T 59, r. 21, number 18, Lima, 13 de mayo de 1866, Hovey a Secretario de Estado de los Estados Unidos.
386. Parte del combate, de Iriarte, en URREA, 77.

387. *Ibidem*
388. DOUGLAS, 353.
389. DOUGLAS, 354.
390. BASADRE, sexta edición, V, p. 328.
391. *Vide* DOUGLAS, 355, 360, 362, 364, 384.
392. NAUS. *Special Squadron Letters Received by the Secretary of the Navy,* M 89, 272, U.S.S. *Vanderbilt,* At Sea, 11 de mayo de 1866, John Rodgers a Gideon Wells.
393. NOVO, 468-469.
394. NOVO, 469-470.
395. MARTINEZ DE CAMPOS, 211.
396. NAUS. Log of the U.S. Steamer *Powhatan,* second May 1866.
397. NAUS. Log of the U.S. Steamer *Tuscarosa,* second May 1866; AMNM, Archivo Bazán, Nºs 360 y 362. Partes de combate de Antequera y Méndez Núñez.
398. NOVO, 464-465.
399. Perú, Secretaría de Relaciones Exteriores. *Correspondencia Diplomática relativa a la Cuestión Española...* Nº 185. 11 de mayo de 1866.
400. NAUS. Log of U.S. Steamer *Vanderbilt,* second may 1866.
401. *Ibidem.*
402. AMNM, Archivo Bazán, Nºs 357 y 362. Partes del combate, de Topete y Méndez Núñez.
403. NOVO, 465.
404. AMNM, Archivo Bazán, Nºs 361 y 362. Partes del combate, de Valcárcel y Méndez Núñez.
405. NOVO, 465.
406. AMNM, Archivo Bazán, Nºs 359 y 362. Partes del combate, de Pezuela y de Méndez Núñez.
407. NOVO, 465.
408. AMNM, Archivo Bazán, Nºs 356 y 362. Partes del combate, de Alvargonzález y de Méndez Núñez.
409. NOVO, 465.
410. URREA, 37; AMNM, Archivo Bazán, Nºs 358 y 362. Partes del combate, de Sánchez y de Méndez Núñez.
411. *Ibidem.*
412. NOVO, 465.
413. AMNM, Archivo Bazán, Nºs 355 y 362. Partes del combate, de Lobo-Potero y de Méndez Núñez.
414. AMNM, Archivo Bazán, Nº 362, Callao, 9 de mayo de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Marina.
415. NOVO, 473.
416. NOVO, 482.
417. URREA, 17.
418. United States. Papers Relating to the Foreign Relations..., 1870, pp. 505-506.
419. NAUS. *Diplomatic Instructions,* T 52, r. 21, Lima, 14 de febrero de 1866, Hovey a Secretario de Estado.— AMNP. *"Mémoire sur quelques experiences de mines sous-marines fectes á Gand le 1er Octobre 1859.* Copiado de un original de la Biblioteca del Régiment de Gene I.M. 152, certificado por el teniente coronel Dusalts, comandante de dicho regimiento de ingeniería.
420. NAUS. *Diplomatic Instructions,* T 59, r. 21, Nº 15, Lima, 11 de febrero de 1866, Hovey a Departamento de Estado.

421. ACEHM, PAQ. 0.1866.1. Documento de cabeza fechado el 13 de junio de 1866, en Lima, remitido por Secretario de Estado de Justicia a Secretario de Guerra y Marina.
422. AMNM, Archivo Bazán, Nº 363, Callao, 9 de mayo de 1866, Miguel Lobo a Ministro de Marina; NOVO, 466.
423. AMNM, Archivo Bazán, Nº 362, Callao, 2 de mayo de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Marina.
424. ACEHM, 1866, Lima, 28 de agosto de 1866, Secretario de Estado en el Despacho de Gobierno a Secretario de Guerra y Marina.— Carta personal del Prof. Werlich al autor, del 12 de abril de 1983, con siete anexos.
425. NOVO, 474.
426. BASADRE, ed. sexta, 340.
427. NAUS. *Letters From Pacific Squadron,* M 89, r. 43, Callao, 27 de abril de 1866, Pearson a Secretario de Marina; e *idem, Despatches From the United Ministers to Peru,* T 52, r. 21, r. 37, Lima, 27 de abril de 1866, Hovey a Secretario de Estado.
428. MELO, *Historia...*, II, pp. 22-23.
429. *Vide* MELO, *Historia...*, II, pp. 21-22.
430. MELO, ob. ctda., 23-25.
431. *Vide Bombardement de Valparaíso...*
432. NAUS. *Special Squadron Letters.* M 89/272. En la Mar, 10 de marzo de 1866, Rodgers al Secretario de Estado.
433. NAUS. *Special Squadron Letters.* M 89-272. En la Mar, 11 de mayo de 1866. Rodgers a Secretario de Estado.
434. NAUS. *Diplomatic Instructions.* T 59, r. 21, Nº 18, Lima, 13 de mayo de 1866. Hovey a Secretario de Estado.
435. F.O. 61 233 X/L 01210. Despacho Nº 32 de la Legación Británica, Lima, 11 de mayo de 1866, John Barton al Conde Clarendon.
436. MELO, *Historia...*, II, p. 37.
437. *Ibidem.*
438. AMNM, Madrid, 26 de enero de 1866, B. de C. [Bermúdez de Castro] a Méndez Núñez.
439. Perú. Secretaría de Relaciones Exteriores. Correspondencia Diplomática Relativa a la Cuestión Española... Núm. 185.
440. MELO, *Historia...*, II, p. 55.
441. WAGNER, 393-430.
442. WAGNER, 422-426.
443. WAGNER, 432-453.
444. *Vide Memoria de Marina de Chile,* 1866, pp. 61-62.
445. B. Vicuña M., "La independencia de Cuba y Puerto Rico", en *Revista Cubana,* v. 3, Nº 8, 1935, p. 324.
446. PORTELL, II, p. 187.
447. BASADRE, IV, pp. 1625-1626.
448. *United States, Papers Related to Foreign Affairs,* 1866, II, pp. 668-669. Barreda a Secretario de Estado, Washington, 8 de octubre de 1866.
449. *Papers Related to Foreign Affairs,* 1869, Part II, pp. 903-908, García y García a Seward, New York, 28 de julio de 1868.
450. F.O. 61 233 X/L 01210. Nº 50, Lima, 13 de agosto de 1866, John Barton al Conde Clarendon.

451. F.O. 61 233 X/L 01210. Nº 41, Lima, 27 de junio de 1866, John Barton a Conde Clarendon.
452. F.O. 61 233 X/L 01210. Nº 51, Lima, 13 de agosto de 1866, John Barton al Conde Clarendon.
453. F.O. 61 241 X/L 01210, Commercial Nº 21, Lima, 26 de agosto de 1866, Jerningham al Conde Clarendon.
454. ACEHM, Paquete 0.1865.2. Prefectura del Callao. Del Prefecto del Callao al Secretario de Guerra y Marina, Callao, 14 de diciembre de 1865, anexo.
455. Archivo Mariátegui, Nº 201, Williams Rebolledo a Villar, Huito, 8 de marzo de 1866.
456. Archivo Mariátegui, s/n, Villar a Williams Rebolledo, Huito, 9 de marzo de 1866.
457. Archivo Mariátegui, Nº 16, Villar a Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, Huito, 13 de marzo de 1866.
458. Archivo Mariátegui, Nº 20, Villar a Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, Huito, marzo de 1866.
459. Archivo Mariátegui, Nº 17. Villar a Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, Huito, 13 de marzo de 1866.
460. WAGNER, 432-433.
461. HURTADO LARRAIN, 378-386.
462. *Vide* WAGNER, 433.
463. Archivo Mariátegui, Nº 33, Villar a Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, Huito, 29 de abril de 1866.
464. Archivo Mariátegui, Nº 63. Villar a Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, Punta Arenas, 5 de junio de 1866.
465. MELO, *Historia...*, II, p. 46.
466. Archivo Mariátegui, s/n, Montero a Secretario de Guerra y Marina, Valparaíso, 28 de junio de 1866.— *Vide* ANEXO E.
467. WAGNER, 435-440.
468. GARCIA Y GARCIA, J.A., 28-29.
469. WAGNER, 435-445.
470. AMNP. Escuadra Aliada Peruano-Chilena. Secretaría de Estado en el Despacho de Guerra y Marina. [Pedro] Bustamante a Tucker, Lima, 12 de julio de 1866.— GARCIA Y GARCIA, J.A. documento Nº 3.
471. GARCIA Y GARCIA, J.A. documento Nº 4.
472. GARCIA Y GARCIA, J.A. documento Nº 15.
473. GARCIA Y GARCIA, J.A. documento Nº 14.
474. WAGNER, 435-444. *Vide,* también, NAUS, *Diplomatic Instructions,* T 52, r. 21, Hovey a Secretario de Estado, Lima, 21 de agosto de 1866.
475. MELO, *Historia...*, II, p. 50.
476. AMNP. Comandancia General de la Escuadra Aliada, corbeta *Unión,* 1866, doc. Nº 16, Valparaíso, 10 de octubre de 1866, Tucker a Secretario de Guerra y Marina; ACEHM, 1866, PAQ: 0.1867.2, Islay, 23 de octubre de 1867; Presidente de la República a Ministro de Guerra y Marina; *El Porvenir,* Callao, 11 de octubre de 1866, Nº 240.
477. WAGNER, 418, 445, 448.
478. GARCIA Y GARCIA, J.A. 29-30.
479. AMNP. Comandancia General de la Escuadra Aliada, corbeta *América,* documento Nº 1, oficio Nº 7, Valparaíso, 25 de agosto de 1866, Tucker a Secretario de Guerra y Marina.

480. Archivo Mariátegui, s/n, Mendiola a Ministro del Perú en Santiago, el 22 de agosto de 1866.
481. F.O. 61 233 X/L 01212, Nº 52, John Barton a Lord Stanley, 27 de agosto de 1866.
482. AMNP. Comandancia General de la Escuadra Aliada, corbeta *Unión*, documento Nº 2, Valparaíso, 1º de setiembre de 1866, Tucker a Secretario de Guerra y Marina; Archivo Mariátegui, s/n, Valparaíso, 10 de setiembre de 1866, *idem* a *idem*.
483. Archivo Mariátegui, s/n. Tucker a Pardo, Valparaíso, 10 de setiembre de 1866.
484. Archivo Mariátegui, s/n. Tucker a Pardo, Valparaíso, 14 de setiembre de 1866.
485. Archivo Mariátegui, s/n. Tucker a Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina. Valparaíso, 15 de setiembre de 1866.
486. AMNP. Comandancia General de la Escuadra Aliada, corbeta *Unión*, 1866, doc. Nº 12, y anexo, Valparaíso, 7 de octubre de 1866.
487. Archivo Mariátegui, s/n, Valparaíso, 14 de noviembre de 1866, Tucker a Pardo.
488. AMNP. Comandancia General de la Escuadra Aliada, corbeta *América*, 1866, doc. Nº 9, Valparaíso, 8 de noviembre de 1866.
489. AMNP. Comandancia General de la Escuadra Aliada, corbeta *Unión*, 1866, doc. Nº 4, Of. Nº 35, Valparaíso, 16 de setiembre de 1866; y anexo a doc. Nº 13, del 6 de octubre; Archivo Mariátegui, s/n, Valparaíso, 23 de octubre de 1866, Tucker a Pardo.
490. AMNP. Comandancia General de la Escuadra Aliada, corbeta *Unión*, doc. Nº 25, Valparaíso, 25 de octubre de 1866, Tucker a Secretario de Guerra y Marina.
491. WAGNER, 444.
492. AMNP. Comandancia General de la Escuadra Aliada, corbeta *América*, documento Nº 10, Coquimbo, 18 de diciembre de 1866, Tucker a Secretario de Guerra y Marina.
493. WAGNER, 445, 418.
494. NAUS. *Notes from the Peruvian Foreign Office*, T 724, r. 6, Lima, 27 de octubre de 1866, Barrenechea a Hovey.
495. Archivo Mariátegui, s/n. Tucker a Pardo, Valparaíso, 8 de noviembre de 1866.
496. NAUS. *Notes from Peruvian Foreign Office*, T 724, r. 6, Lima, 23 de noviembre de 1866, Pacheco a Hovey.
497. NAUS. *Diplomatic Instructions*, M 77, r. 131, Washington, 6 de diciembre de 1866, Nº 31, Seward a Hovey.
498. MADELAINE DAHLGREN, 629.
499. NAUS. *Notes from the Peruvian Foreign Office*, T 724, r. 6, Lima, 31 de diciembre de 1866, Barrenechea a Hovey.
500. Archivo Mariátegui, s/n. Tucker a Secretario de Guerra y Marina, Valparaíso, 25 de enero de 1867.
501. NAUS. *Notes from the Peruvian Foreign Office*, T 724, r. 6, Lima, 7 de febrero de 1867, Pacheco a Hovey.
502. NAUS. *Notes from Foreign Office*, T 724, r. 6, Lima, 8 de febrero de 1867, Pacheco a Hovey.

503. NAUS. *Diplomatic Despatches,* M 77, r. 131, Nº 47, Washington, 18 de marzo de 1867, Seward a Hovey.
504. Archivo Mariátegui, s/n, Tucker a Pardo, Valparaíso, 25 de marzo de 1867.
505. *Vide* WAGNER, 445-453.
506. AMNP, Comandancia General de la Escuadra, 1868, doc. Nº 1, corbeta *Unión,* Islay, 14 de enero de 1868, de la Haza al Secretario de la 2a. Vicepresidencia y doc. Nº 15, Callao, 7 de febrero de 1868, del mismo al Ministro de Guerra y Marina; MELO, *Historia...*, II, p. 50.
507. AMNM, Archivo Bazán, Nºs 362 y 369, 9 de mayo de 1866.
508. AMNM, Archivo Bazán, Nº 374, Madrid, 12 de mayo de 1866, Ministro de Marina a Méndez Núñez.
509. AMNM, Archivo Bazán, Nº 384, Madrid, 17 de mayo de 1866, Ministro de Marina a Méndez Núñez.
510. AMNM, Archivo Bazán, Nº 387, Estado a Marina.
511. AMNM, Archivo Bazán, Nº 428, Río de Janeiro, 23 de julio de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Marina.
512. NOVO, 483.
513. NOVO, 483-489.
514. AMNM, Archivo Bazán, Nº 414, Río Janeiro, 9 de julio de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Marina.
515. *Loc. ctda.*
516. *Loc. ctda.*
517. NOVO, 490.
518. MARTINEZ DE CAMPOS, 211-212.
519. AMNM, Archivo Bazán, Nº 411, Río de Janeiro, 5 de julio de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Marina.
520. AMNM, Archivo Bazán, Nº 403, Madrid, 23 de junio de 1866, Ministro de Marina a Méndez Núñez.
521. AMNM, Archivo Bazán, Nºs 419, 423, 450, 13 y 14 de julio y 23 de agosto, Cónsul de España en Montevideo a Méndez Núñez, Jefe de la Estación Naval de Río de la Plata a Méndez Núñez, Ministro de Marina a Méndez Núñez.
522. AMNM, José María Mogollón. "Reseña sucinta del estado de las relaciones de España con las Repúblicas del Pacífico", Madrid, 19 de julio de 1866.
523. AMNM, Archivo Bazán, Nº 425, Río Janeiro, 22 de julio de 1866, Méndez Núñez al Ministro de Marina.
524. AMNM, Archivo Bazán, Nº 447, Río de Janeiro, 20 de agosto de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Marina.
525. AMNM, Archivo Bazán, Nº 451, Madrid, 24 de agosto de 1866, Ministro de Marina a Méndez Núñez.
526. AMNM, Archivo Bazán, Nº 462, Río Janeiro, 6 de setiembre de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Marina.
527. AMNM, Archivo Bazán, Nº 471, 19 de setiembre de 1866, Méndez Núñez al Ministro de Marina.
528. AMNM, Archivo Bazán, Nº 489, 9 de octubre de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Marina.
529. *Vide* nuestro penúltimo capítulo.
530. ARANA, X, pp. 467-475, ct. BURR, p. 104; *Vide* BASADRE, IV, p. 1630.
531. AMNM, Archivo Bazán, 473; 21 de setiembre de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Marina.

532. Covarrubias a Blest Gana, 3 de setiembre de 1866, ct. BURR, 105.
533. Chile, *Memoria de Relaciones Exteriores, 1867*, pp. 99, 133, ctdo. WAGNER, 412.
534. AMNM, Archivo Bazán, 518, Río de Janeiro, 31 de octubre de 1866, Ministro de España en Brasil al de Relaciones Exteriores del Brasil.
535. ENCINA, *Historia de Chile...*, XV, pp. 48—49, ctdo. BURR, p. 106.
536. AMNM, Archivo Bazán, Nº 548, Madrid, 7 de diciembre de 1866, Ministro de Marina a Méndez Nũñez.
537. AMNM, Archivo Bazán, Nº 559, Montevideo, 29 de diciembre de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Marina.
538. NOVO, 479-482; AMNM, Archivo Bazán, 415, Papéete, 10 de julio de 1866, Pezuela a Ministro de Marina de España.
539. AMNM, Archivo Bazán, Nº 520, 7 de noviembre de 1866, Ministro de Marina a Méndez Núñez.
540. AMNM, Archivo Bazán, Nº 553, Madrid, 24 de diciembre de 1866, Ministro de Marina a Méndez Núñez.
541. AMNM, Archivo Bazán, Nº 555, Palacio, 26 de diciembre de 1866, Ministro de Estado al de Marina.
542. AMNM, Archivo Bazán, Nº 553, Madrid, 24 de diciembre de 1866, Ministro de Marina a Méndez Núñez.
543. AMNM, Archivo Bazán, Nº 567, Montevideo, 1º de febrero de 1867, Méndez Núñez al Ministro de Marina.
544. USPFA, 1868, Nº 83, Hovey a Seward, 21 de agosto de 1867.
545. España. Cortes, pp. 293, 339, 345, 370, 384—385.
546. NAUS. *Despatches from U.S. Ministers to Peru*, T 52, rollo Nº 22, Nº 126, Lima, 29 de abril de 1868, Ministro de los Estados Unidos en Lima a Secretario de Estado.
547. WAGNER, 467.
548. AMNM, Archivo Bazán, Nº 558, Montevideo, 28 de diciembre de 1866, Méndez Núñez a Ministro de Marina.
549. BASADRE, IV, pp. 1627—1629.
550. WAGNER, 466—468.
551. *Vide* WAGNER, 475—476.
552. WAGNER, 466—467.
553. Vargas Fontecilla a Joaquín Godoy, 17 de marzo de 1868; *id.* a Alberto Blest Gana, de 1º de mayo de 1868; ENCINA, *Historia...*, XV, pp. 17—24, Vargas F. a Godoy, 14 de mayo de 1868. Ctdos. BURR, 118.
554. BURR, *ibidem*.
555. Chile. *Cámara de Diputados*, 238—258; *vide United States. Papers...*, 1869, pp. 311—314.
556. *United States. Papers...*, 1869, pp. 316—317.
557. AMNP, Comandancia General de Marina, 1868, doc. Nº 21, ofício 341, Callao, 11 de mayo de 1868, A. de la Haza a Ministro de Guerra y Marina.
558. AMNP, Comandancia General de Marina, 1868, corbeta *Unión*, documento Nº 11 y anexo 2, Callao, 16 de agosto de 1868 y anexos a documentos Nºs 20 y 26, de 1º y 15 de octubre.
559. *United States. Papers...*, 1869, pp. 900-903. *Vide*: Perú, *Investigación...*, 269 pp.
560. *United States. Papers...*, 30-34, 35-39.
561. *United States. Papers*, 903-908.
562. *United States. Papers...*, 915-917.

563. AMNP. Comandancia General de Marina, 1868, corbeta *América,* documento Nº 22, oficio Nº 415, Callao, 20 de junio de 1868, A. de la Haza a Ministro de Guerra y Marina; anexo 2 a documento Nº 26, Arica, 1º de julio de 1868, Mariano Jurado de los Reyes a Mayor de Ordenes del Departamento.
564. MELO, *Historia...*, II, pp. 55-56.
565. *Vide* SPROUT, 73, 75, 76, 78; KNOX, 79, 88, 111, 122.
566. ROCHELLE, 20.
567. *United States. Register of Officers of the Confederate State Navy,* Washington, 1921, p. 197; ROCHELLE, 22; KNOX, 177.
568. ROCHELLE, 22.
569. *U.S. Civil War...*, I-26, VII-280; ROCHELLE, 25-27.
570. ROCHELLE, 28, 29; *U.S. Civil War...*, I-26, I-38.
571. FOOTE, I, pp. 255, 256; *U.S. Civil War...*, II-29-30; ROCHELLE, 30-36.
572. ROCHELLE, 36 a 40; FOOTE, I-260 a 263; *U.S. Civil War...*, II-30, II-31.
573. *U.S. Civil War...*, II-38, II-62-64, II-71, II, 97; FOOTE, I-415, 416; ROCHELLE, 40-44.
574. ROCHELLE, 44-48; *U.S. Civil War...*, VI-211, VI-212; FOOTE, II pp. 44, 221-224.
575. *U.S. Civil War...*, III, 18-19; ROCHELLE, 45-48.
576. *U.S. Civil War...*, III-148, III-150.
577. *U.S. Civil War...*, II-59, III-127.
578. *U.S. Civil War...*, III-63.
579. *Vide* ROCHELLE, 46—51; FOOTE, II, pp. 226—232; *U.S. Official Records...*, series I, volumen 3, p. 739; *U.S. Civil War...*, III: 59, 98, 101, 111, 114, 119, 121, 122, 124, 128, 129, 131-133, 134, 135-140, 141-144, 147, 148, 150-153, 166.
580. Carolina del Norte.
581. *U.S. Civil War...*, IV-15, V-39, V-42 y 43, V-49; ROCHELLE, 51-53.
582. *U.S. Civil War...*, V-49, V-78; ROCHELLE, 53; FOOTE, 908.
583. FOOTE, 916, 920; *U.S. Civil War...*, 575, 578; ROCHELLE, 53-54.
584. *Vide* ROCHELLE, 54; y *U.S. Register of Officers of the Confederate States Navy,* Washington, Government Printing Office, 1931, p. 197; y *Official Records of the Union and Confederate Navys in the War of the Rebellion,* Washington, 1921, pp. 250, 262.