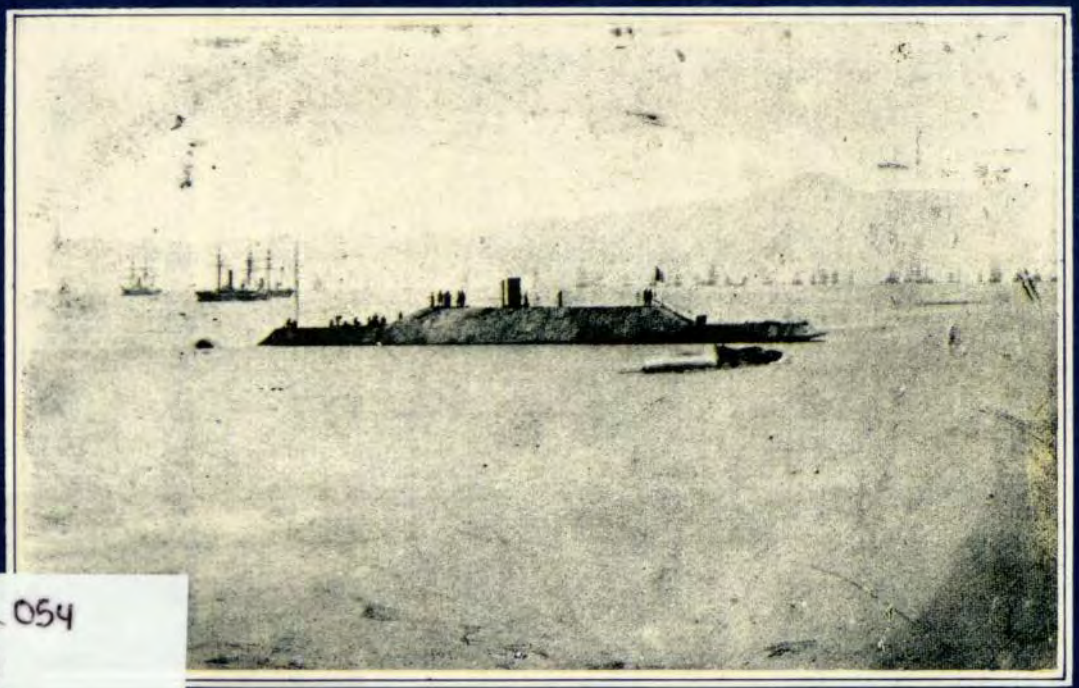
Minas, torpedos y canoas explosivas en el Callao el 2 de mayo de 1866

José Ramón García



6.054
6
93

Fondo de Publicaciones
Dirección de Intereses Marítimos
Lima - 1993

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas

Minas, torpedos y canoas explosivas en el Callao, el 2 de mayo de 1866.

40

Minas, torpedos y canoas explosivas en el Callao, el 2 de mayo de 1866.

José Ramón García

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif. 985.054/G26
Nro. Inv. 4027
Fecha 12015

Fondo de Publicaciones
Dirección de Intereses Marítimos
Lima - 1993

Serie de publicaciones misceláneas:

Minas, torpedos y canoas explosivas en el Callao, el 2 de mayo de 1866

Foto de Carátula : Monitor Loa muy similar en su construcción y formas externas al Victoria [Fotografía publicada por cortesía de D. Rómulo Rubatto Suarez. Lima]

© Derechos reservados de acuerdo a Ley .- 1993



Contenido

Pág.

1.- Presentación XI

2.- Palabras previas XIII

3.- Primera parte: 1

a) Introducción Histórica 3

b) El Callao, 2 de mayo de 1866 31

c) Las minas, los torpedos y las canoas o botes torpedos 37

4.- Segunda parte: Apéndice documental 57

a) Observaciones sobre el combate del 2 de mayo de 1866, hechas por el Ing. Felipe Arancibia. Lima, 14/5/1866, Biblioteca Nacional del Perú, Lima 60

b) Expediente sobre los botes-torpedos. Archivo Histórico de Marina, Lima 63

c) Extracto del expediente personal u hoja de servicios del teniente primero graduado Vicente Espinosa (2 de mayo de 1866 y otros datos de interés), Archivo Histórico de Marina, Lima 64

d) Expediente sobre las "máquinas infernales", Archivo Histórico de Marina, Lima 68

e) Diario de Navegación del teniente de navío D. Miguel Liaño y Fernández Cosio, de la dotación de la Fragata Blindada **Numancia:** 3, Museo Naval, Madrid (desde ahora MNM) 90

f) El comandante de la **Numancia,** Juan Bautista Antequera, a Casto Méndez Núñez, comandante general de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico, I. San Lorenzo, 3/5/1866 [**Documentos relativos a la**

Campaña del Pacífico. (1863-1867), Madrid, Museo Naval, 1966, tomo II: 78] 92

g) Méndez al ministro de marina, Callao 9/5/1866 [**Documentos relativos a la Campaña del Pacífico. (1863-1867)**, Madrid, Museo Naval, 1966, tomo II: 84] 93

h) Cuaderno de bitácora de la **Numancia,** día 2 al 3 de mayo de 1866, Archivo-Museo "Don Alvaro Bazán" [en adelante AAB], elViso del Marqués 94

i) El comandante de la **Blanca,** Juan Bautista Topete y Carballo a Mendez, I. San Lorenzo, 3/5/1866 [**Documentos Relativos a la Campaña del Pacífico.** (1863-1867), t, II: 72] 95

j) Cuaderno de bitácora de la **Almansa,** día 2 al 3 de mayo de 1866, AAB. 95

k) Mayor general de la Escuadra del Pacífico, Miguel Lobo y Malagamba, al ministro de Estado, I. San Lorenzo 8/5/1866. Despacho número 46. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid [desde ahora MAE]. 95

l) Carlos de Sanquírico, encargado de negocios de España en el Perú, al ministro de Estado, Callao 10/5/1866. Despacho número 14. 96

m) Comodoro John Rodgers al secretario de Marina de los Estados Unidos, 10/5/1866 Traducción publicada en el **Diario de la Marina,** San Fernando (Cádiz) [**Documentos. . .** t. II: 118-119] 96

n) Gabriel García de Tassara, ministro español en Estados Unidos, al primer secretario de Estado, Washington, 24/5/1866. Despacho número 227, MAE 97

o) Novo y Colson: 443 98

p) "Diario de Navegación del teniente de Navío D. Miguel Liaño. . ." 98

q) **Documentos relativos a la Campaña del Pacífico. (1863-1867),** t II: 87 99

r) Novo y Colson: 466 - 467..... 100

s) Cuaderno de Bitácora de la **Almansa,** 5 al 6 de mayo de 1866, AAB.....101

t) Iriondo: 248 - 250.....102

u) "Rejistro de los Despachos trasmitidos de Palacio, á la Com.dcia G.ral de Marina desde el 27 de Febrero de 1866. Callao Mayo 5 de Mayo de 1866" Biblioteca Ncional del Perú, Lima. 103

v) Salida de la Bahía del Callao; parte de la Escuadra para Rio Janeiro; la otra para Manila, con escala en Otaiti y otros puntos, ddía 9 al 10/5/1866, AAB.....104

w) Méndez Núñez al ministro de Marina, Valparaíso, 14/2/1866 [**Documentos. . .** t. I: 349-351].....105

x) Méndez Núñez al ministro de Marina, Valparaíso, 17/2/1866 [**Documentos. . .** t. I: 373 - 374].....108

y) Manuel de la Pezuela, comandante de la **Berenguela,** al ministro de Marina, Valparaíso 20/2/1866, [**Documentos...** t. I: 377-378].....109

z) Tassara al capitán general de la isla de Cuba, Washington 13/2/1866 [**Documentos. . .** t. I: 396-397].....111

a1)M. Bermúdez de Castro, ministro de Estado, al ministro de Marina, Madrid 12/4/1866 [**Documentos. . .** t. II: 48]..... 114

Sistema de Bibliotecas



Presentación

Son muchos y muy diversos los episodios de la historia naval peruana, tanto en el campo estrictamente bélico como fuera de él, que aún requieren de una investigación apropiada. Entre los del primer grupo podemos mencionar a la propia campaña naval de la independencia, cuando las primeras unidades nacionales combatieron contra las fuerzas españolas que aún quedaban en el área; o a las diversas acciones que se llevaron a cabo durante las guerras con la Gran Colombia, o las de la Confederación. En el segundo grupo caen acciones de otro género, tales como la gesta amazónica, o las labores científicas llevadas a cabo por nuestros oficiales, tanto en el siglo pasado como en el presente.

Es por ello que, cuando llegó a nuestras manos el trabajo de don José Ramón García, que hoy presentamos bajo el título **Minas, torpedos y canoas explosivas en el Callao, el 2 de mayo de 1866,** no dudamos en darlo a conocer entre el público interesado en temas histórico-navales, confiando que sabrán apreciar este aporte a un aspecto poco conocido de aquel glorioso combate que tuvo lugar entre las fuerzas peruanas y españolas.

El autor de este trabajo ha hecho un minucioso análisis de los documentos que sobre las armas submarinas propuestas por el ingeniero Borda para la defensa del Callao, se conservan en el Archivo Histórico de Marina. Asimismo, ha aportado numerosos testimonios, algunos de ellos inéditos, sobre el mismo tema. Finalmente, y como un asunto de particular interés, en el contexto de las defensas del Callao aquel 2 de mayo de 1866, brinda algunas fotografías inéditas o muy poco conocidas, tal como es el caso de la correspondiente al monitor **Loa.**

En resumen, confiamos en que el lector encontrará en esta nueva entrega del Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, un aporte innovador para un tema que, como bien señala el autor, brindó glorias a ambos contendientes.

Contralmirante
Carlos Ramos Montoya
Director de Intereses Marítimos



Palabras Previas

Este libro nace, o es el directo resultado, de la pertinaz búsqueda y del casual hallazgo de unos, quizás por otro autor minusvalorados, [1] documentos que, desde hace más de ciento veinticinco años descansaban con total y absoluta molicie esperando de un amable lector que quisiera rescatarlos en su totalidad para el público conocimiento, coadyuvando con su presencia e indudable trascendencia a desvanecer algunas dudas que perduraban casi desde la misma jornada que siguió a la trágica, para peruanos y españoles, del 2 de mayo de 1866.

El autor, encontrándose, ya por cuarta vez, en tierras del Perú, con motivo de la presentación y defensa de su ponencia, [2] como colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval (España), ante el Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana,[3] aprovechó en

---

1.- Fernando Romero Pintado, "La República (1850 a 1870)", **Historia Marítima del Perú.** Lima, Instituto de Estudios Históricos - Marítimos del Perú, 1984, Tomo VIII, volumen 2: 516-517.

2.- "El Viaje de la corbeta Ferrolana (1849 - 1852), un intento español por reestablecer relaciones con países sudamericanos". Este buque de guerra de la Armada de Su Majestad Católica, en el transcurso de los años que se expresan, llevó a cabo un benéfico y muy productivo crucero de instrucción oceánica, en el cual y como una de sus principales recaladas- sinó la fundamental- se hallaba el puerto del Callao, en donde y considerando a esta localidad como la marítima frontera de la República del Perú, debería diplomáticamente de orillar todas las dificultades que importunaban, desde casi el mismo instante de la independencia de este antiguo virreinato, la tramitación de un tratado de reconocimiento y amistad entre ambos pueblos hermanos.

3.- Callao 5 - 7 de noviembre de 1991.

lo posible los escasos momentos robados al ocio o al cultivo de las ya numerosas amistades del país, para examinar, una vez más, y arrogantemente imbuido de la errónea creencia de haberlo ya revisado en su entera totalidad - olvidándose que la osadía es el mayor patrimonio de los legos- el poco transitado Archivo Histórico de la Marina (Lima),[4] en el cual, como viejo conocido fue recibido con la natural cordialidad y afectuoso trato que sólo al antiguo compañero se dispensa. Al tercer día, cuando ya quejoso de la presumible inutilidad de sus esfuerzos pensaba en retirarse del mismo, autoengañándose y preciándose de sus anteriores recolecciones de documentos, halló aquello que desde hacia años rastreaba infatigablemente. En aquel preciso momento, ese petulante al cual nos estamos refiriendo, recordó la siguiente, humilde y edificante leyenda romana: "*Inndocti discant et amen meminisse periti*", es decir, "Que lo aprendan los ignorantes y no lo olviden los que lo saben".

Los antes mencionados legajos rotulados con títulos tan sugestivos y sugerentes como los de "Máquinas Infernales" y "Botes Torpederos, atrajeron imperativa e inmediatamente su atención, tanto mayor cuanto que estos son algunos de los asuntos que más le inquietan e inducen a continuar investigando, sin tregua o descanso alguno, a la nunca bien conocida, y por muchos maltratada, hispana Escuadra del Pacífico. Un investigador como él, dedicado, casi con absoluta exclusividad al estricto estudio y puntual seguimiento de los hombres y naves que alcanzaron su cénit de disciplina y honor en la luctuosa fecha del bélico 2 de mayo de 1866, ante y sobre las playas y aguas del Callao, no podría obviar o conservar tan sólo para su personal complacencia un hallazgo de la importancia como el relatado. La ávida lectura de los manuscritos contenidos en ambas carpetillas, ciertamente poco apasionantes para el lector o inquisidor no motivado por tan *sui generis* obsesiones históricas, le desató el febril interés en lograr el rescate de estas naufragadas informaciones que, en su opinión, contribuirían a certificar, más y mejor que cualquier otra clase de presunciones, las afirmaciones que siempre había sustentado y vertido en otros trabajos y artículos centrados al

4.- Archivo Histórico de Marina Av. Salaverry, Cuadra 24, Jesús María, Lima.

respecto del Combate del 2 de mayo de 1866.[5] ¿Existieron y emplearon los defensores del Perú, ese día en el Callao, otras armas además de las por todos conocidas? ¿Minas, torpedos, canoas explosivas ...?

Tarea del autor será desde este preciso momento el demostrarlo.

En lo que se refiere a la ortografía, como norma general respetaré la empleada en la época a considerar, así como la particular o propia de cada autoridad, fuente o documento, dejando, por lo tanto, sin corregir errores, normas personales de puntuación, acentos. etc. Desterraré, en lo posible, los a menudo demasiado usuales y a veces molestos sic. Todo lo mas, cuando alguna palabra o frase aparezca como incomprensible haré inclusión, entre corchetes y tras las mismas, de su significado actual o, en su caso, de un sinónimo.

Respecto a las lenguas extranjeras usaré del mismo método de trabajo, prefiriendo siempre el original, del cual procuraré ofrecer su traducción, bien literal, entrecomillada, o aproximada.

Ciñéndome ya a los hechos, narraré estos acontecimientos siguiendo un orden cronológico, pues creo conveniente iniciarlos con el estudio introductorio de sus orígenes, coloreando tenuemente una atmósfera que, espero, permitirá al lector, situarse convenientemente en este teatro hispano-peruano (que, si bien en su principio se anunciaba como científicamente amable, poco después se transformó en cómico, finalizando fúnebremente mutado en griega tragedia) para, con posterioridad, avanzar en su desarrollo y, por último, finalizar con las conclusiones y aportes documentales.

El método de trabajo que pretendo seguir en esta monografía será el siguiente: en la I Parte una amplia, aunque, ex profeso, deshilachada

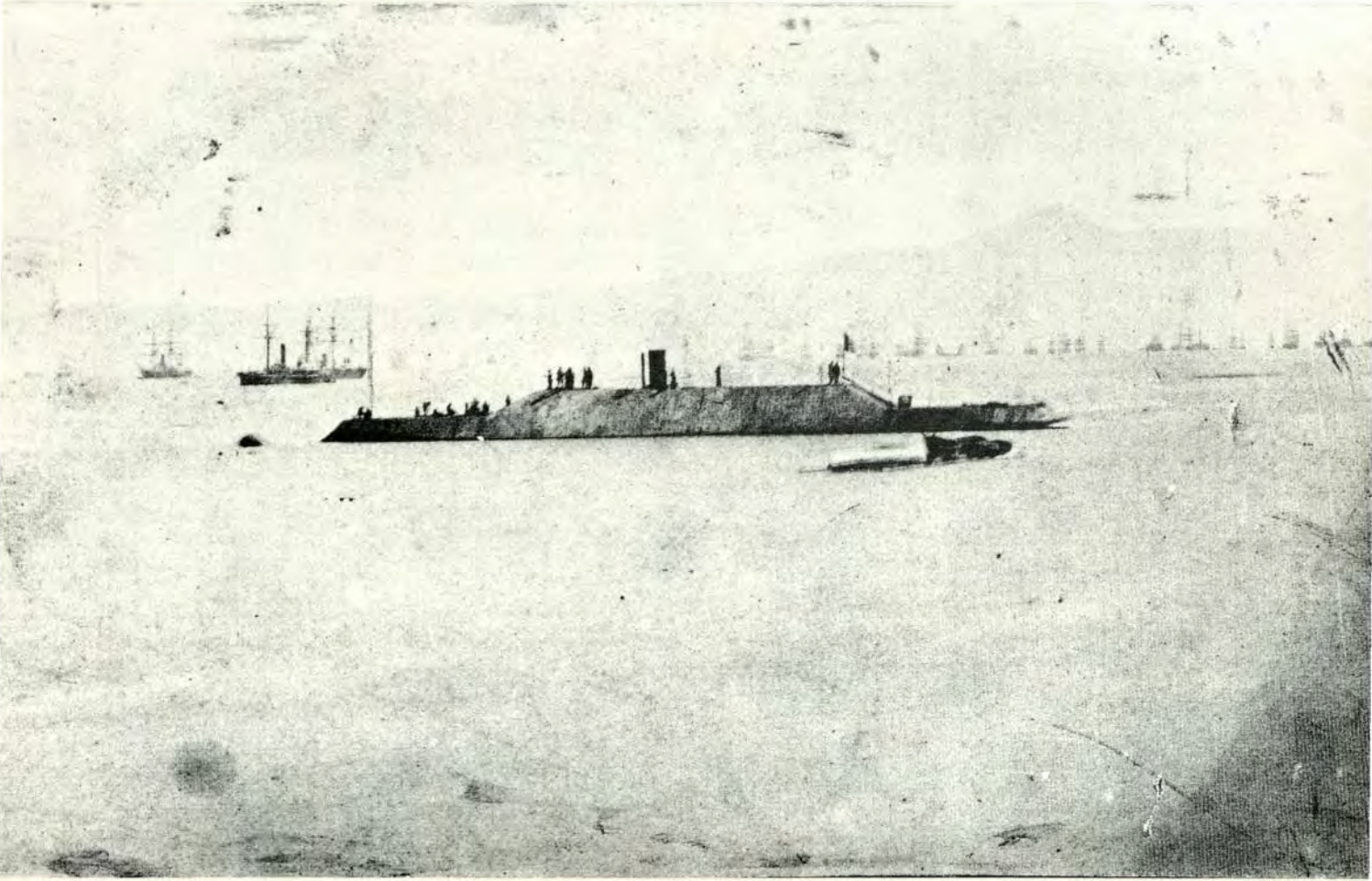
---

5.- José Ramón García Martínez, "Las Minas y los Torpedos Peruanos como medios complementarios de las defensas del Callao el 2 de Mayo de 1866". **Revista de Marina**, Lima, Marina de Guerra del Perú, 1990, Nº 5 (Septiembre-Octubre): 154-168.

y ligera aproximación histórica que sitúe y ambiente al lector en los principales acaecimientos ocurridos en la época considerada, sin incidir reiteradamente en citas, fechas o transcripciones literales de frases, pues, como decía, sólo intento reconstruir una etapa que supongo muy lejana para aquellos que tengan a bien acompañarme en el recorrido por estas primeras páginas. En la II Parte una exacta y minuciosa descripción de los principales sucesos militares producidos durante la acción militar del 2 de mayo de 1866 y la subsiguiente del día 5, inhibiéndome -en lo posible- de cualquier otra consideración que se aleje de lo que en el título de esta obra se promete y anuncia: **Minas, torpedos y canoas explosivas**. En esta segunda mitad de la investigación sí apoyaré toda afirmación en fuentes documentales primarias, inéditas en su inmensa mayoría, huyendo de todo dato no suficientemente avalado o justificado hasta la saciedad, centrándome prioritariamente en los aspectos técnicos del combate que no constan en ninguno de los varios libros u obras dedicadas al mismo. Indudablemente no ignoro que este esfuerzo producirá una extraña dicotomía, un trabajo dual, en el que la I Parte devendrá quizás en excesivamente general, y la otra, la II, en abrumadoramente prolija, un afán en el cual un fragmento podrá, espero, resultar literariamente ameno y el otro, así lo deseo, eminentemente táctico y técnico.

De todas maneras confiaré plenamente en la benevolencia de todos aquellos que quieran, aceptando mi compañía y guía, adentrarse en las hojas que a ésta seguirán.

José Ramón García
Madrid 1992



Monitor Loa, muy similar en su construcción y formas externas al Victoria [Fotografía publicada por cortesía de D. Rómulo Rubatto Suarez. Lima]

Sistema de Bibliotecas

I Parte
Introducción Histórica

I Parte
Introducción Histórica

Introducción Histórica



1824. En los peruanos campos de Ayacucho [6] es derrotado todo vestigio de poder español en la América continental, cesando de flamear el hispano pabellón que, en 1492, por vez primera había izado en este Nuevo Mundo.

Excepciones honrosas a la regla antes invocada fueron el coronel Quintanilla en Chiloé (Chile) y don José Ramón Rodil, el terco y férreo brigadier Rodil, en la imponente fortaleza del Real Felipe del Callao, primer castillo de la Mar del Sur.

Desde esa fecha libertadora o emancipadora hasta el 4 de julio de 1851 los lazos de unión entre el Perú y España habían permanecido prácticamente cortados. [7] El odio, la incomprensión que sólo una guerra civil es capaz de desatar, campeaba exitosamente aún entre ciertos sectores de la población, advirtiendo que el Perú había sido la última posesión y reducto de las fuerzas realistas, su postrer reducto, el que más costó doblegar. Ese día, por vez primera desde la Independencia, fondea en el neblinoso puerto del Callao una nave de guerra española, la corbeta de Su Majestad Católica **Ferrolana**, [8] en viaje de circunna-

---

6.- Ayacucho, en quechua, proféticamente, significa "Rincón de los Muertos"

7.- "Extracto de Diario de Navegación del Comandante de la Corbeta de S.M. **Ferrolana**. Brigadier D. José M. Quesada en su viaje de Circunnavegación del año 1849 al 1852". "Viage de Sidney á Lima. Día 3". Archivo-Museo "Don Alvaro de Bazán", de la Marina de Guerra Española (El Viso del Marqués, Ciudad Real), Sección Buques, Corbeta **Ferrolana** .

8 .- Ultima de las corbetas a vela que alistó la Armada Española.
"El vapor, motor de la revolución industrial del siglo XIX, marcaba un hito en la construcción naval, y España no podía quedar al otro lado de la frontera.

vegación. Su comandante, D. José María de Quesada, inmediatamente hizo uso de todas sus artes diplomáticas en pro de una gestión que no podemos, alegre e inconscientemente, calificar como de puro formulismo o de cortés etiqueta: el saludo a la bandera peruana. Tal detalle encerraba una cuestión de protocolo de la mayor importancia. Si la nave lanza una amistosa salva de cañón en palpable demostración de amistad al flameante pabellón peruano arbolado en las fortalezas de la plaza y se obtiene la correspondiente respuesta, el hielo de las relaciones, o de las no relaciones, para ser más preciso, existentes entre la República del Perú y el Reino de España, comienza a fundirse y la disposición mutua a mayores entendimientos puede ser calificada como favorable.

El saludo, previamente acordado *inter partes*, fue rápidamente devuelto y, al día siguiente, el comandante Quesada rindió obligada y amistosa visita al presidente de la República, D. Ramón Castilla.

El Gobierno nacional recibió tan benéfica noticia con el natural agrado, tanto mayor cuanto que desde el año 1824 no había existido conexión oficial entre ambos países. Extraoficialmente, o a título confidencial, sí se habían realizado sondeos previos. En este sentido, en 1841, el cónsul del Perú en la localidad francesa de Burdeos tanteó al Gabinete de Madrid. La disposición se reveló propicia y, en consecuencia, se entregaron a esta autoridad consular copias de los Tratados de Paz y Amistad recientemente firmados entre España y las Repúblicas del Ecuador y Méjico. A un distinto nivel, Perú obtuvo la imprescindible concesión hispana para poder acreditar agentes comerciales (oficiosamente cónsules en ejercicio), en ciertas poblaciones españolas, medida ésta ciertamente extraña ya que no existía reconocimiento mutuo

---

Parece ser que el primer barco de vapor construido en España fue el pequeño **Delfín**, salido de los talleres barcelonenses de Nuevo Vulcano, en 1836. Pero lo cierto es que, en el terreno de la Marina Militar, no fue hasta 1850 en que se creó el Taller de Máquinas de Vapor del Arsenal del Ferrol, primera factoría destinada a la construcción de los nuevos propulsores; y casi simultáneamente -R.D. de 22 de mayo de 1850 se crea la Escuela de Maquinistas, con ubicación anexa al citado taller ferrolano". M. Ramírez Gabarrus, **La Construcción Naval Militar Española (1730-1980)**. Ed. Bazán, 1980.

ni *exequatur* o patente diplomática concedida y que considero respondía a la necesidad del momento de buscar alguna vía de entendimiento entre ambas cancillerías, aún cuando está no fuese la más idónea, diplomáticamente hablando, aunque sí asegurase el fructífero vínculo del intercambio mercantil.

En 1849, D. Salvador Tavira, agente de España en Chile, notificó a sus superiores del Ministerio de Estado en Madrid (hoy diríamos del Ministerio de Asuntos o Relaciones Exteriores), que el encargado de negocios del Perú en aquella República le había hecho llegar un mensaje del presidente Castilla en el cual el mandatario peruano abogaba por la conveniencia de entablar en breve plazo relaciones diplomáticas plenas entre ambos Gobiernos.

Dos años más tarde, en 1851, el encargado de negocios de S.M.C. en Quito tuvo que trasladarse a Lima por enfermedad y aprovechó su estancia en esta capital para realizar nuevas gestiones encaminadas a la firma del ansiado y bilateral tratado de amistad, navegación y comercio, documento éste que debería poner fin al enojoso litigio existente entre ambas partes. La entrada en el poder de Echenique, en ese mismo año, dio lugar a la investidura del primer negociador oficial ante la Corte de Isabel II, D. Joaquín José de Osma, antiguo ministro de Relaciones Exteriores del Perú que, además de su gran experiencia profesional, contaba con el personal apoyo en Madrid del general Zavala, su hermano político. Osma, una vez en la capital española, intentó ser recibido por la Reina, lo cual implicaba un gravísimo error de protocolo, pues si Su Majestad le admitía, ese acto real implícitamente incluía ya el *placet*, o visto bueno, con lo cual ya no se precisaría de tratado alguno. El negociador peruano se percató vertiginosamente de su inoportunidad e imprudencia y recomenzó su labor en favor del Proyecto de Paz y Amistad entre España y el Perú, quedando firmado este definitorio documento en septiembre de 1853. El artículo primero de este tratado precisaba taxativamente que Isabel II hacía renuncia para siempre, para sí y para sus sucesores a la soberanía, derechos y acciones que pudieran corresponderla sobre el territorio que constituía el antiguo Virreinato del Perú, dando con ello fin al fatigoso conflicto iniciado en 1824. El

artículo cuarto indicaba la forma de cobro de la llamada "deuda colonial" (reconocida por Ley peruana de 25 de agosto de 1831). El decimocuarto se refería al intercambio de agentes diplomáticos y consulares y el decimoséptimo y último preveía la ratificación del tratado por las Altas Partes en Madrid, en el plazo de un año, o antes si ello fuera factible.

La realidad es que este Proyecto de Tratado no llegó a sancionarse. Perú, a través de su Cancillería, interpuso objeciones a los artículos 1°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7° y 8° que así podían resumirse, lógicamente, *a grosso modo*: Si Perú había logrado su independencia de España por las armas, cómo era posible que la Reina "hiciera renuncia" de nada. Se adujo por parte española que esa era una fórmula de compromiso que se había adoptado con todas las demás naciones hispanoamericanas y que ésta era la mejor táctica legal para asegurar la independencia nacional del Perú. El ministro de Relaciones Exteriores de la República, Paz-Soldán, así explicaba su opinión respecto al Sr. de Osma: "ni al día siguiente de perder una batalla podríamos admitir tan duras condiciones". En referencia a la "deuda colonial" este Ministro apuntaba que sólo podría reconocerse, y en consecuencia pagarse, la originada hasta septiembre de 1820, y nunca la creada hasta el año 1824, ya que ello podría dar lugar a que el Perú tuviese que costear los gastos de su contrincante durante su propia contienda emancipadora.

Este proyecto fue públicamente conocido en el Perú al ser asaltado el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, siendo su contenido esparcido por las calles. La prensa lo publicó con inusual celeridad y las fuerzas vivas del país se manifestaron clara y contundentemente contrarias a su ratificación.

El gobierno español recompensó al esforzado Sr. de Osma con la gran Cruz de Isabel la Católica como muestra de aprecio por sus trabajos en pro del bipartito Tratado.

Osma, por aquellas fechas, efectuó la contrata, en puertos españoles, de unos 300 marineros, con el objeto de tripular los vapores **Loa**, **Tumbes** y **Apurímac**, que saldrían próximamente de la Gran Bretaña

para el Perú. El ministro de Marina español aceptó este hecho consumado, aunque no el Ministerio de Estado que consideraba que ante cualquier litigio, percance o accidente que pudiera presentarse en el aprestamiento o en la navegación hasta el Pacífico, no cabría posibilidad legal alguna, ni garantía de salvaguarda oficial española, para con esos 300 marineros contratados por el Gobierno del Perú.

En 1854 el anterior presidente Castilla se alza en armas contra Echenique y ofrece la libertad a los esclavos negros que combatan bajo sus banderas. El éxito y la popularidad de tal medida desbordan toda previsión, lográndose el desplazamiento de Echenique del poder. Una vez reinstalado en el Palacio Presidencial, Castilla se decide a comisionar a Madrid a D. Mariano Moreira. El momento político es óptimo pues el ministro de Estado en la Corte isabelina es el ya conocido general Zavala, nacido en el Perú. Zavala hizo todo lo posible por lograr el reconocimiento peruano, llegando a aparecer como objeto de sospecha, burla y ataque por la opinión pública española; otros, más sutiles, lo calificaban de ingenuo en manos de su cuñado, el Sr. de Osma. Este vergonzante baldón acompañaría a Zavala hasta después del mes de mayo de 1866, pero. . . . no nos adelantemos a los acontecimientos.

El general Zavala concedió casi inmediatamente al *exequatur* a Moreira, en la errónea convicción de creer el Tratado como prácticamente ultimado. Ante ello, y en correspondencia, Madrid encargó el consulado en Lima a D. José de Jane, que se acredita asimismo sin dificultad alguna ante el Gran Mariscal Castilla. Ciertamente con esta apresurada y cándida medida se ponía fin a un viejo problema y la soberanía y el honor del Perú quedaban plenamente asegurados.

En 1858 las elecciones confirman de nuevo a Castilla en la Presidencia de la República y, también con él, se inicia la guerra contra la vecina nación del Ecuador.

Volvamos, una vez más, al tan citado tratado. Zevallos, nuevo ministro de Relaciones Exteriores del Perú, aboga por un inédito tratado y pide ser él mismo el plenipotenciario que lo presente y negocie en Madrid. El presidente Castilla acepta tal proposición, aunque no la

opinión pública, que recuerda el origen ecuatoriano de Zevallos. Ante ello Zevallos debe de renunciar a sus pretensiones, indicando la persona de su sobrino, D. Pedro Gálvez, como su sucesor en tal misión. Tavira conoce los hechos y se entrevista con Carpio, flamante ministro de Relaciones Exteriores de la República, manifestándole lo incorrecto de enviar a España un "Enviado Extraordinario", sin antes mediar unas negociaciones previas, así como que Gálvez no le parece la persona más adecuada para una embajada de esta magnitud, tanto más cuanto que este individuo aparecía como un miembro destacado del partido rojo, facción nada benevolente para con la Madre Patria. Carpio así lo reconoce pero la realidad termina por imponerse y Gálvez pone pie en Madrid. Cíclicamente los sucesos se repiten con pendular cadencia y esta autoridad pretende la recepción real, aun antes de entrevistarse con el Ministro de Estado. Abreviando *ad infinitum* precisaré que este poco hábil agente negociador tuvo que viajar a París al haber fracasado en sus mediaciones.

Abramos ahora un obligado paréntesis para adentrarnos en el conocido Caso Talambo, en Pacasmayo, Perú. El gobierno peruano autorizó la introducción en el país de unos 10,000 españoles, con el objeto de colonizar las zonas agrariamente deprimidas. Jane, cónsul de España, escribe a Madrid muy alarmado, exponiendo que, en su personal opinión, éstas serán otras tantas víctimas propiciatorias de los especuladores. Trabajadores que se verán reducidos a un grado casi total de esclavitud. Informa asimismo que la negociación está ya muy avanzada, puesto que de Lima había salido ya para las Vascongadas el Sr. Azcárate, en busca del alistamiento de los colonos. El Gobierno español y las Diputaciones Provinciales se manifestaron muy desfavorablemente ante tal contrata pero, lo cierto es que en el mes de julio de 1860, 260 emigrantes vascos se encaminan por tierra hacia la hacienda de Talambo. No deseo entrar a tratar en profundidad este tema por lo intrincado y tedioso del mismo, pero tampoco puedo obviarlo ya que su trascendencia en los acontecimientos posteriores resultó casi determinante. Abreviando diré que el hacer el Perú, no fue sino un grave error, el clima, las condiciones de vida y trabajo, el maltrato, desembocaron en incidentes armados entre los colonos españoles y los propietarios de Talambo, con el cruento resultado de muertes.

Paralelamente a lo recogido en anteriores páginas el Gabinete madrileño adopta una resolución que, cuanto menos, hemos de calificar de como inconmensurable error de tacto. Osma, en 1853, había contratado en Madrid a los hermanos Ballesteros, para fundar una Escuela Central en Lima. Llegados éstos a la Ciudad de los Reyes, demoraron y retardaron hasta lo indecible la apertura de dicho instituto cultural, hasta tal punto que al Gobierno peruano no le quedó otro remedio que el de destituirlos de sus pactadas funciones. Pues bien, uno de los tres hermanos Ballesteros, D. José Merino, fue precisamente el escogido para el cargo de vice-cónsul de España en Lima. Lógicamente no le fue concedido el pertinente para ejercer sus funciones ante el Gobierno de la República del Perú. Ballesteros protestó y en sus gestiones terminó encaminándose hacia el agente francés, rogándole ampararse en el interin a la colonia e intereses hispanos.

En 1860, el Ministro de Estado español propone a Marina lo siguiente: es imprescindible "hacer ver de nuevo el pabellón español", por el Mar Pacífico. "donde, por desgracia, hoy es poco conocido", indicándole la conveniencia política de alterar la derrota de la escuadrilla naval que se piensa enviar a las Islas Filipinas, acordándose seguir la ruta por el Cabo de Hornos en lugar de doblar por el de Buena Esperanza.[9]

En 1862 se comienza a preparar la salida de una mínima división naval española hacia el Pacífico. La conforman las fragatas de hélice **Resolución** y **Nuestra Señora del Triunfo** y la goleta, también de hélice, **Virgen de Covadonga** (esta última de estación en el Río de la Plata), más la también goleta (corbeta sería más exacto) **Vencedora.** Van provistas de cuatro meses de víveres y el mando de la fuerza lo ostenta el navegadísimo almirante D. Luis Hernández Pinzón.

9.- José Ramón García Martínez "España en el Pacífico a mediados del siglo XIX", **Revista de Marina**, Valparaíso, Armada de Chile, 1991, Nº 801 (Marzo - Abril 1991): 170 - 176.

Las instrucciones recibidas indicaban, clara y terminantemente, que España reconocía la independencia de todas y cada una de las naciones americanas, que se obrase con especial tacto, aunque con la energía necesaria en el tratamiento de toda reclamación efectuada por españoles, siempre de común acuerdo con las autoridades consulares y que si surgiese algún conflicto de gravísima resolución, quedaba el Comandante General de la fuerza autorizado para solventarlo según le dictasen su conciencia y honor y el espíritu de las disposiciones a él entregadas por el Gobierno de la Nación. Respecto al Perú, estas instrucciones, afirmaban que esta República era la que más hostil se manifestaba hacia España y que, por lo tanto, se debería de obrar con ella con una mayor diplomacia, aunque también, con una mayor rigurosidad.

El Ministerio de Marina también facilitó sus órdenes al almirante Pinzón. Se pueden concretar de la siguiente manera: diríjase al Rio de Janeiro, Rio del Plata, recorra el Cabo de Hornos a máquina, siga con rumbo a Arica. Valparaíso, Concepción, Callao, Acapulco y California. Asimismo se mencionaba expresamente la conveniencia de salir de puerto, con la antelación suficiente, en los días próximos a las respectivas fechas de fiestas nacionales de independencia, en oportuna prevención de incidentes o suspicacias indeseables.

El 10 de agosto de 1862 dejan el puerto andaluz de Cádiz la **Resolución** y la **Triunfo**, al mando de los capitanes de navío, Rigada y Croquer. La insignia la arbola la **Resolución** y en ella se embarca la Comisión Científica del Pacífico. La goleta **Vencedora** se decide unirla a la escuadrilla cuando termine su aprestamiento.

Antes aun de la salida de Cádiz de esta expedición, el gobierno peruano ya había tenido conocimiento de la misma (lo cual no resulta nada inusual en cuanto nunca se había ocultado su apresto y posterior derrota) y comisionó a Montevideo al Sr. Seoane, con el propósito de intentar la unión de las repúblicas del Sur de América ante una posible agresión naval española. ¡Triste y pobre ofensa continental podría haberse hecho con dos fragatas de madera y un aviso!

Creus, representante español en la zona se entrevisto con el suspicaz Seoane y le muestra los despachos al respecto recibidos de la Corte (previa petición de los mismos por el enviado peruano). Tras leerlos con especial avidez Seoane manifiesta:"Qué distintos son los propósitos que en el Perú se atribuyen a España, este despacho respira cariño fraternal, y nosotros les creemos a Uds. egoístas y opresores". Esta lectura y la oportuna retirada del general Prim, con el cuerpo expedicionario hispano, de Méjico, hicieron escribir las siguientes líneas al presidente Castilla con destino a Seoane: "no le perdono sus sospechas sobre la llegada de la división naval".

El día 6 de octubre las fragatas fondean en Rio de Janeiro. A primeros de Noviembre llegan a Montivideo, donde se las une la goleta **Vencedora**, con la cual el Almirante se dirige a Buenos Aires. También el almirante Pinzón se entrevistó con Seoane. Este le preguntó por sus instrucciones. La reunión entre ambos no fue especialmente amistosa, dado el temperamental carácter del Almirante y la desmesurada desconfianza del peruano.

Después de permanecer largo tiempo de estadía en el Plata, salieron las fragatas y la goleta para el Pacífico, por el Estrecho de Magallanes. Tras 17 días, 14 en fondeadero y 3 de tempestuosa navegación en la que casi consiguen atravesar el Estrecho, han de dar la vuelta, pues la gran fuerza de los vientos reinantes en la zona y una avería producida en el timón de la **Resolución** impiden culminar el paso por Magallanes. La forzosa recalada se decide efectuarla en las Islas Malvinas. Una vez en ellas, y no existiendo en estos territorios cantidad suficiente de víveres y carbón para el abastecimiento de los buques, ni la madera precisa para la construcción de un nuevo timón, se dictamina la espera de una embarcación de Montevideo que les aprovisione. Casi dos meses de demora. En abril, repuestos de todo, salen para el Cabo de Hornos. Tras un durísimo temporal, a primeros del mes de mayo, van arribando a Valparaíso las fragatas; la goleta ancló en este principal puerto chileno a finales de abril.

El recibimiento dispensado en la República de Chile fue una gran cordialidad y sin sombra de duda. Todos los estamentos chilenos,

públicos o privados, civiles o militares acogieron con cariño e interés a la escuadrilla naval hispana. Sin embargo algo enturbió esta atmósfera plena de cortesía y simpatía. Una carta de Ballesteros desde Lima reseñaba la negativa del Gobierno peruano a reconocerle como agente de Su Majestad Católica, informando además al almirante Pinzón de las particulares actividades de Seoane y de la existencia de una "maquina infernal",[10] traidor artilugio éste que se preparaba con el bélico objeto de hundir la flotilla a su llegada a las aguas del Perú.

Entre junio y julio dejaron Chile estas naves para gobernarse hacia la costa peruana, con innegable desagrado de toda la marinería de los buques. Las relaciones oficiales y, también, las cartas personales de estos marinos españoles, en curiosa uniformidad, nos hablan del trato cortés recibido en Valparaíso, e inciden en el evidente progreso material y cultural en que han encontrado a la nación chilena.

La llegada al Callao de las fragatas no pudo ser en momento más oportuno. Una barca española huía apresuradamente de la rada pidiendo auxilio. Se dirige la **Resolución** hacia ella y envía un bote a comunicar. La **Triunfo** recibe por telégrafo la orden de zafarrancho de combate, procediéndose a cargar la artillería con bala. La **Rosa y Carmen**, pues tal era el nombre de la cuestionada embarcación, transportaba desde Tahití, colonos polinesios con destino al Perú; al intentar desembarcarlos, la escuadra francesa allí presente le hace saber a su capitán que se procederá a apresar su nave y que existe orden de captura contra él mismo, bajo la acusación de secuestro y asesinato en Otaiti (Tahití), colonia gala. El almirante Pinzón dispone a las fragatas en orden de combate y los buques franceses optan, prudentemente, por retirarse.

10.- Esta era la literaria denominación que en la época se ofrecía sobre estos artefactos bélicos, empleando usualmente también el término de "torpedos" cuando realmente, todo lo más, podríamos calificarlos como "minas" o "petardos". Como más adelante advertiremos, todas estas definiciones se inmiscuyen las unas con las otras, desviniendo, más que en contradictorias, en complementarias.



GENERAL PEZET, PRESIDENT OF PERU.

General Pezet, presidente del Perú
*[**The Illustrated London News**, Londres, 15/8/1863, Pág. 169]*

El capitán de la **Rosa y Carmen** exige una averiguación inmediata de los hechos que ponga en salvaguarda su honor, ya que desarrolla sus actividades y tráfico amparado por toda clase de autorizaciones.

Pinzón, tras estos incidentes, saluda a la plaza del Callao, siendo amistosamente correspondido por las baterías de la misma. Rinde visita al presidente interino Pedro Diez Canseco y al Cuerpo Diplomático residente en Lima, así como a los jefes de las unidades navales de Francia y de la Gran Bretaña.

Desembarcada la marinería encontró un pueblo afectuoso y festivo que les agradó sobremanera. Tampoco aquí tuvo lugar altercado alguno a destacar.

Ultimada la gestión en el Perú se levan anclas, siguiendo las instrucciones recibidas, es decir, remontar la costa del Pacífico hasta la Alta California. Tocan Guayaquil, Panamá, Acapulco y San Francisco. Juzgando lenta la navegación en conserva hasta los Estados Unidos, arrastrando consigo a la pequeña y poco veloz la goleta **Virgen de Covadonga**, se opta por separarla de las veloces y marineras fragatas, ordenándola recorra los puertos centroamericanos y retorne a esperarlas en el Callao.

Ya de vuelta la división naval al Callao, el comandante de la goleta **Covadonga** informa a su superior sobre los asesinatos de españoles que han tenido lugar en la hacienda peruana de Talambo. El Almirante ya conocía estos funestos sucesos desde su recalada en Panamá, pero no los detalles de estos mortales incidentes. Procedamos ahora a unir estos incidentes con el brutal error ministerial siguiente: el nuevo Gabinete Miraflores, en sustitución del tantas veces citado D. José Merino Ballesteros, nombra al Sr. Ugarte, español radicado en Lima, como nuevo agente de S.M.C. La colonia hispana no lo aprueba por su acendrado antiespañolismo y por sus indudables simpatías hacia el Perú. Ballesteros le niega la entrega del archivo del consulado, pues razona ser preferible donarlo directamente al Gobierno peruano. Madrid salomónicamente, desaprueba a Ballesteros y releva

de sus no iniciadas responsabilidades a Ugarte, ordenándole la entrega del fichero al Encargado de Negocios de Francia en Lima. En esos precisos momentos la representación diplomática española en la República del Perú se circunscribe tan sólo al Sr. Albistur, vice-cónsul de S.M.C. en Islay.

En esta incómoda situación, el Almirante recibe informes de D. Gabriel García de Tassara, ministro de España en Washington, por conducto del relevado Ugarte, en el sentido de dirigirse con la fuerza bajo su mando hacia la isla de Cuba. Pinzón reune la Junta de Oficiales y considera improcedente e inoportuna, la partida en el actual y muy delicado momento. Aparece en escena el celoso diputado a Cortes D. Eusebio de Salazar y Mazarredo y con él la idea de la captura de las islas huaneras de Chincha o Lobos, como "prenda" que asegure la justa y pronta resolución del suscitado contencioso de Talambo, así como de las otras quejas, muy numerosas por cierto, presentadas por diversos ciudadanos españoles residentes en el territorio de aquella República. Se escribe a Madrid informando del espíritu de la Junta y de la decisión adoptada por el Almirante de permanecer en la zona mientras no se solucionen los conflictos anteriormente recogidos.

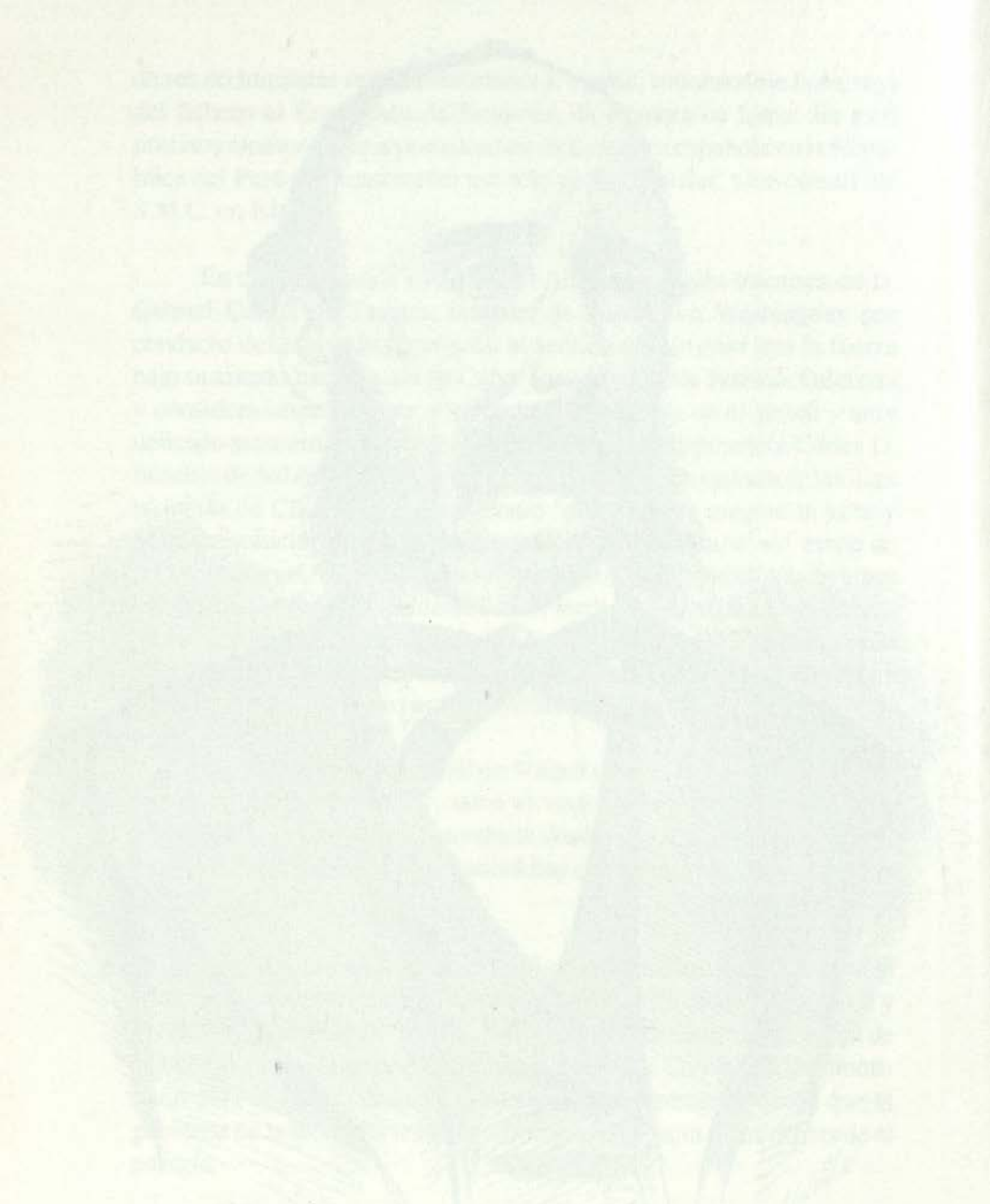
La Escuadra permaneció en Valparaíso en espera de las nuevas instrucciones de la Corte y, salvo el viaje de la goleta **Covadonga** a Pacasmayo, para recoger y conducir desde allí al Callao a los vasco-españoles de Talambo, nada especial hay que referir en este intervalo de tiempo.

Regresa de España el Sr. de Salazar (pues él mismo se ofreció al Almirante para transportar la correspondencia oficial de la Escuadra y la carta del Almirante). Vuelve ostentando la flamante designación de "Ministro de Su Majestad Católica en Bolivia y Comisario Extraordinario para el Perú". Salazar le adelanta verbalmente a Pinzón que el gobierno de la Reina ha resuelto aprobar su conducta y que espera de él energía.

Nada mas llegar a Lima el Sr. de Salazar notifica a las autoridades competentes de la República a su cargo, responsabilidades y misión



DON EUSEBIO SALAZAR Y MAZARREDO.



Eusebio de Salazar y Mazarredo
*[**La Ilustración Española y Americana**, 1870, Pág. 108]*

encomendada, solicitando se le nombre día y hora al objeto de ser recibido. El Ministro Ribeiro le indica que lo será a título "confidencial", pues el cargo de "Comisario" le resulta completamente ajeno a los usos diplomáticos vigentes (lo cual, en honor a la verdad, no era en absoluto exacto). Este desaire hace que Salazar escriba indignado al Almirante. La carta le señala como lugar de reunión un punto cercano a los alrededores de las Islas de Chincha. Aduce asimismo Salazar que el Perú se está armando y que esa era, evidentemente, una prueba más de las aviesas intenciones de esa nación para con España, pues, en caso contrario, ¿para qué ese nuevo empréstito por valor de 70 millones de duros?

Las instrucciones que le fueron facilitadas en la Corte al Sr. "Comisario" afirmaban textualmente: "fije V.S. altamente su atención en que la misión que el Gobierno de S.M. le confía es de paz: que el Gobierno quiere paz y buena inteligencia".

El 14 de abril de 1864, la **Resolución** y la **Triunfo** fondean cerca de las Chinchas en espera de esta autoridad civil. La goleta **Virgen de Covadonga,** con Salazar y Ballesteros a bordo, arriba poco después.

Salazar, encolerizado novela a Pinzón sus desventuras y le hace entrega de unas segundas instrucciones que el Ministerio de Marina le confió. En ellas se razona el deseo español de paz con la solución digna del pleito judicial de Talambo y, solo en una línea, se sostiene lo siguiente: "queda más justificado el uso de la fuerza", en el caso extremo de atentado contra la seguridad de los buques, su personal o el honor nacional. Pinzón solicita al Sr. Comisario las instrucciones que faltan, las primeras, y éste se disculpa diciendo haberlas extraviado, manifestándole ser aquellas un documento burocrático de muy secundaria importancia, sin mayor trascendencia. No satisfizo esta explicaciòn al Almirante ni a su Mayor General, pero hubieron de aceptarla pues lo contrario habría supuesto recelar del honor de un Ministro de España, presunción ésta absolutamente impensable.

Las instrucciones perdidas eran de una exagerada minuciosidad, considerando todas las coyunturas posibles ante la presentación oficial

de Salazar y Mazarredo como Comisario ante el Gobierno peruano. Salazar, no hace falta recalcarlo, las obvió al límite, empujando en su alocada aventura al férreo D. Luis Hernández Pinzón, a la minúscula Escuadra del Pacífico y a la nación española.

El citado 14 de abril, ese infeliz 14 de abril, las Islas de Chincha fueron capturadas sin oposición militar alguna. Desembarco. Ultimátum de 15 minutos. Bandera peruana arriada, y española izada. Desde ese día la Escuadra Española pasó a ser odiada por prácticamente toda la América. ¿Fue culpable la Escuadra?.

Esa misma noche la flotilla hispana deja las Chinchas con rumbo al Callao, al objeto de informar al Gobierno del Perú de la tomas de las islas. A la llegada a este puerto encuentran en él a las fragatas y vapores de guerra de la Armada Peruana **Amazonas, Loa, Tumbes, Sachaca** y **Lerzundi.** Las autoridades civiles y militares peruanas ya conocen la captura de esa parte de su territorio, más nadie parece manifestarlo. Pinzón hace entrega de un "Manifiesto" al almirante peruano y a los jefes de las estaciones navales norteamericana e inglesa y al ministro de Francia. En este documento se exponen las razones que respaldan y justifican tan grave actuación político-militar.

En el puerto, encajonada entre otras embarcaciones, se halla una barca española, la **Heredia.** Lógicamente corre inminente peligro de ser apresada por las fuerzas armadas del Perú. Los acontecimientos se suceden a velocidad de vértigo. El Callao se encuentra en esos momentos preso de una desmedida actividad. La Escuadra del Perú enciende sus calderas, la flota mercante se aparta de las fortalezas del puerto, la escuadrilla hispana toca "zafarrancho de combate". La **Covadonga** se interna entre el intrincado dédalo de naves mercantes, rozando a varias con sus costados y, una vez avistada la **Heredia,** procede a darle remolque, bajo las baterías de la plaza. Comienza a arrastrarla. El **Loa** se interpone y grita: "¡Atrás, no se pasa!", pero Luis Fery, comandante de la **Covadonga**, prosigue el rescate. El gentío en los muelles acosa e increpa a las fuerzas militares peruanas y españolas: "¡Disparad!, ¡Mueran los godos!". La pequeña **Covadonga** finaliza sus complicadas

maniobras. La **Heredia** ya navega libre, protegida por los fuegos de la escuadrilla hispana.

Examinemos someramente el "Manifiesto" entregado.

> "Considerando que el Gobierno del Perú ha declarado además en un documento diplomático dirigido a la Gran Bretaña que las islas de guano no son sino una factoria . . .",
> "Considerando que la propiedad de las islas puede reivindicarse . . .".

He aquí la piedra de toque del enarbolado "Manifiesto": "reivindicarse". Este término, esa sola palabra, anula implícitamente lo expuesto en el documento líneas arriba citado: España reconoce la independencia y soberanía del Perú. Reivindicación nos habla de vuelta hacia atrás, de simple tregua en la lucha de independencia americana. De reconquista.

¡ Gigantesco y monstruoso error!

La Escuadra del Pacífico pone proa a las Chinchas. El carguío del huano se sigue desarrollando con total normalidad, sin interferencia alguna, y las rentas del mismo las sigue percibiendo el Gobierno de la República del Perú, no la Escuadra.

Comienzan las mediaciones. Perú, Gran Bretaña, Francia, Chile. No se produce avance pacificador alguno.

Salazar, cautelosamente, decide su vuelta a Europa con el propósito, aduce, de explicar los hechos y su conducta.

¿Por qué las Chinchas? El mismo Salazar nos lo explica. Son una fortuna a disposición de quien quiera tomarla y la venta de huano supondría para España el rescate de Gibraltar de manos inglesas, la emancipación de los esclavos de Puerto Rico y Cuba y la construcción de una gran armada, equiparable a la británica, que frenase a los

norteamericanos en sus pretensiones expansionistas hacia Panamá y la Gran Antilla.

La protesta continental recorrió parte de la América.

En Chile se prodigaron con mayor énfasis los insultos contra la legación española.

En este intervalo Pinzón halla la carta extraviada, la que Salazar decía ser de muy secundaria importancia, la nota burocrática. El Almirante se da cuenta de su engaño, se siente completamente estafado y comprende la situación en que ha colocado con su actitud al Gobierno Español ante toda la América. Escribe indignado a Madrid, narra con pasión su celada y la vileza del diplomático y pone su cargo a disposición de sus superiores. Asimismo intenta una mediación con el Perú que no ofrece fruto alguno.

España envía refuerzos al Pacífico. Ante el hecho consumado de la ocupación de las islas no puede ahora añadirse la derrota de una fuerza militar tan exigüa como la que comanda el almirante Pinzón. se destinan las fragatas **Blanca**, **Berenguela** y la goleta **Vencedora**. Al mismo tiempo se desaprueba a Salazar y a su manifiesto reivincativo. Por último se decreta sumar a esta fuerza a la también fragata de madera **Villa de Madrid.**

La República de Chile declara el carbón de piedra "contrabando de guerra", negando todo abastecimiento del mismo a la Escuadra Española. Paralelamente prohíbe la entrega de unos tubos metálicos destinados a la compostura de la máquina de vapor de la goleta **Virgen de Covadonga.** El Ministro español, Tavira, protesta ante tales medidas descriminatorias y, tras un larguísimo intercambio de notas diplomáticas, termina aceptando las explicaciones al respecto ofrecidas por la cancillería chilena.

En Lima se reune el Congreso Americano que, dividido *ad infinitum*, no logra definir o concretar resultado o acuerdo alguno destacable.



ISLAS DE CHINCHA.—LA INFANTERÍA DE MARINA ESPAÑOLA, EN LA PLAZA DE LA IGLESIA MAYOR, EL 28 DE JULIO ÚLTIMO, AGUARDANDO EL ATAQUE DE LOS PERUANOS.
(DE FOTOGRAFÍA.)

Islas de Chincha.- La infantería de marina española, en la plaza de la iglesia matriz, el 28 de julio último, aguardando el ataque de los peruanos ; al fondo se observa la Goleta Virgen de Covadonga
*[**El Museo Universal**, Madrid, Pág. 332]*

La Escuadra del Pacífico encuentra bloqueado todo el litoral y se surte con envíos de carbón desde Valparaíso (compras interpuestas), Pisco (idem y contrabando), Guayaquil, Panamá (por mediación francesa y española) y San Francisco. Con posterioridad se llevan a cabo transportes desde España.

Perú sigue reforzando su escuadra. La **Apurímac** se blinda con cadenas, el **Loa** es un monitor acorazado, la **Amazonas**, el **Tumbes**, el **Sachaca** y otros vapores menores se aprestan igualmente

Anochecer del 25 de noviembre de 1864. Fondeada la escuadrilla de Pinzón ante el puerto peruano de Pisco, un fúnebre tañido rasga la quietud de la noche. Vivamente toca a incendio la campana de la fragata de guerra de S.M.C. **Nuestra Señora del Triunfo.** Una jarra de aguarrás y una vela imprudentemente encendida en el interior del departamento de pinturas de la nave, comienzan allí la quema, que continúa imparable, a pesar de los ímprobos esfuerzos que se hacen por sofocar el devastador fuego, consiguiendo la total destrucción del buque. Se logra el rescate del armamento ligero, de unas 400 granadas artilleras, de la caja económica, documentación, correspondencia y códigos. El brulote incandescente fue remolcado por la **Covadonga** y la **Vencedora** a zona de poco fondo con el objeto de no obstruir la navegación. La **Triunfo** persistió ardiendo durante toda la noche, apartando las tinieblas con sus espectrales resplandores, atronando simultáneamente el nocturno silencio con el lamento desgarrado de las explosiones de sus cargados cañones. El poder naval español en el Pacífico Sur ha quedado reducido a la mitad en una noche, y sin mediar combate con enemigo humano alguno.

El 26 de noviembre, un día después de este fatal accidente, en junta de guerra celebrada a bordo de la fragata peruana **Amazonas**, se resolvió atacar a la división hispana. El momento era propicio. La situación inmejorable. La oportunidad regalada.

El almirante Pinzón conoce las intenciones peruanas y opta por enviar sus transportes a cruzar con cita acordada y, en el peor de los casos. con rumbo a Guayaquil. La Escuadra del Pacífico, o lo que de

ella resta, permanece en constante movimiento cerca de las Chincha, Pisco e Isla Blanca, en orden de combate.

En diciembre, el día 6, por vía marítima llega a la altura de Pisco el general D. José Manuel Pareja y Septién, anterior ministro de Marina español. Acude a relevar al almirante Pinzón. Al día siguiente asume el mando de la fuerza.

Poco después arriban la **Blanca**, **Berenguela** y **Villa de Madrid**. El gobierno español decide añadir a las fuerzas destacadas en el Pacífico a la **Numancia**, blindado de primera clase y joya de la arquitectura naval de la época. La fragata **Numancia** partirá hacia la conflictiva zona acompañada por el transporte de guerra o vapor-carbonero **Marqués de la Victoria**, que deberá abastecerla durante la dilatada travesía.

El 30 de diciembre aparece ante la Escuadra del Pacífico el vapor peruano **Chalaco**, transporta al general Vivanco y porta bandera de parlamento. Esta fue la primera de una larga serie de conferencias que culminaron en lo que llegó a denominarse como "Tratado Vivanco-Pareja". Cierto es que el general Pareja marcó un ultimátum de 48 horas para su firma e innegable es que el Perú lo aceptó. ¿Resultados? Se intercambiarían embajadores, se saludarían las banderas respectivas, se desaprobaría oficialmente la actitud de Salazar y Mazarredo (y subsidiariamente la de Pinzón), se desocuparían las Islas Chincha y el Perú indemnizaría con tres millones de pesos al Gobierno español, en concepto de reparaciones. Este tratado se sometió a la aprobación del Congreso de la República pero este cuerpo legislativo optó por ausentarse de la sala, debiendo ser, en consecuencia, ratificado con la sola firma presidencial. Curiosamente añadiré que la cláusula económica no fue exigida por Madrid, siendo de la sola responsabilidad del general Pareja que, por cierto, había nacido en Lima en el año de 1812.

El almirante Pinzón, a su vuelta a Europa, conoce el texto del Tratado y considerándolo altamente lesivo para su honra, intenta la enmienda del mismo. Más tarde se vio en la obligación de retirar tal propuesta que, ciertamente, en nada ayudaba a la conclusión de este fatigoso conflicto bilateral.

En España tampoco satisfizo el tratado Vivanco-Pareja. Se había pensado erróneamente por la opinión pública en una indemnización de unos 30 o 40 millones de pesos y nunca en ¿Tan sólo? 3. En Perú, no es preciso noticiarlo, este documento fue considerado una traición y una vergüenza nacional. Castilla fue su principal detractor. Una voz y un carácter tan prestigioso y peligroso como el suyo había que silenciarlo y fue encarcelado; más tarde se le embarcó en el bergantín **Guise**, al objeto de apartarlo del país.

Los días 2, 3, 4, y 5 de febrero de 1865 bajaron a tierra algunos marineros de la Escuadra del Pacífico. Ese último día, el domingo 5 de febrero, un total de 154 hombres, entre oficiales, guardiamarinas y clases, francos de servicio, ponen pie en El Callao. De éstos, 90 se encaminaron directamente a Lima, repartiéndose los restantes por las calles y plazas de la localidad portuaria. El general Pareja rindió visita al prefecto del puerto y en el transcurso de este acto oficial de pública cortesía, se ve interrumpido por el comandante de la **Covadonga** quien le informa que el pueblo está atacando a los marinos españoles. El Prefecto, presente en la conversación, disculpa los sucesos con una muy desafortunada expresión. Pareja inmediatamente se encamina hacia el muelle, se embarca y envía botes armados al cañón al puerto. Responsabiliza a las autoridades municipales y militares de los desmanes que puedan producirse o hayan tenido lugar e informa al contralmirante Mariátegui de su firme determinación de enviar gente armada a tierra si no se da veloz término al motín. En la noche, las fragatas **Blanca** y **Villa de Madrid** se acoderan a la **Amazonas** e indican a Mariátegui su disposición inminente de tomar *manu militari* el muelle. El contralmirante peruano responde asegurando el orden. Afirma que en el ferrocarril de Lima del día siguiente retornarán el resto de los marinos españoles bajo la personal protección que dispensaría con su presencia el propio presidente de la República, el general Pezet. Así fue.

En el tumulto del funesto día 5 falleció el cabo de mar de la fragata **Resolución** D. Esteban Fradera, que se defendió a cuchillo del ataque de una multitud desenfrenada, terminando por ser cobardemente lapidado, suceso presenciado y ratificado por el capitán de fragata de la Armada del Perú D. Pedro de la Haza.

Mariátegui cumplió su palabra. De hecho él mismo también resultó herido a pedradas en la suscitada reyerta callejera.

Con toda la tropa a bordo, menos el infortunado Fradera, el general Pareja solicitó explicaciones al Gobierno del Perú, exigiendo el castigo de los culpables e inductores de los sucesos y una indemnización económica que fuese capaz de resarcir los daños producidos en las propiedades de los súbditos españoles. El presidente Pezet destituyó al prefecto del Callao y entregó una generosa cantidad destinada a la viuda del cabo Fradera.

Pocos días después, Pareja realizó una visita al Presidente de la República y resolvió destacar a Valparaíso a la goleta **Vencedora** con instrucciones para D. Salvador de Tavira, ministro español en Santiago de Chile. En ellas el General resumía sus intenciones: a) saludo mutuo al pabellón. b) tres millones de reales como indemnización por la declaración del carbón como contrabando de guerra. c) envío de un agente diplomático a Madrid para que explicase el proceder del Gabinete chileno; y d) trato del pabellón español como el más favorecido.

28 de febrero el día, Arequipa la ciudad, el coronel D. Mariano Ignacio Prado su figura, el hecho ¡la revolución! ¿ motivos ? la presunta traición del presidente Pezet al autorizar y consagrar con su firma el ominoso tratado "Vivanco-Pareja". Resumiendo, pues los acontecimientos son bien conocidos, diré que culmina este brote subversivo - o restaurador - con el derrocamiento del Gobierno Constitucional del general Pezet, debiendo acogerse éste en un buque británico, con la consiguiente formación de un nuevo gabinete, con Diez Canseco.

Todo lo conseguido por el general Pareja se volvería estéril. Esta absurda concatenación de acontecimientos desencadenó esta insurrección revolucionaria (la Escuadra del Pacífico permaneció neutral durante los incidentes ocurridos entre las tropas rebeldes y las fuerzas gubernamentales), el Tratado Vivanco-Pareja había nacido ya muerto.

En este entreacto fondea en el Callao la magnífica fragata blindada española **Numancia**. Este buque dejó Cádiz el 4 de enero de 1865 y

llegó al Callao el 5 de mayo. Navega bajo el mando de D. Casto Méndez Núñez y trae como voluntario y segundo comandante a D. Juan Bautista Antequera. En su derrota hacia el Callao, en Fortescue, se encontró la **Numancia** con la corbeta de guerra peruana **Unión** que, desde Inglaterra se dirigía hacia el Perú, exigiéndola mostrar su bandera. La **Unión** no contestó al cortés y prudente requerimiento. La **Numancia** tocó zafarrancho de combate y, sólo entonces, La **Unión** largó el pabellón rojiblanco, dejando caer al mismo tiempo el ancla; desde ese punto y hasta el Callao, viajaron ambas naves casi en naval y marcial columna.

Mientras tanto el general Pareja proseguía, ya con nuevas instrucciones, sus medidas de presión ante Chile. Sus reivincaciones se resumían en las siguiente preguntas:

1º ¿Por qué no proporciona la república de Chile carbón de piedra a la Escuadra del Pacífico y sí al buque peruano **Lerzundi** (al cual facilitó pólvora y víveres, además de no impedirle el enganche de 300 hombres)?

2º ¿Por qué autorizó la salida del **Dart**, con armas, municiones y otros efectos para el Perú, a pesar de constarle la protesta del agente de S.M.C.?

3º ¿Por qué a Francia, litigante en Méjico, se le permite abastecerse libremente de carbón y no así a la Escuadra de Pacífico que no está en guerra con el Perú?

4º ¿Por qué tan sólo a España, representada en aquellas aguas por la Escuadra del Pacífico, se le infieren estos manifiestos agravios comparativos por parte de un gobierno y nación presumiblemente amiga?

Esta situación anómala y en extremo incómoda derivó en una agria correspondencia entre Tavira y Pareja que culminó con la desaprobación del primero por el gobierno español y determinó la asunción de sus funciones diplomáticas por el General.

En junio cae Narváez en España y toma el relevo la Unión Liberal de D. Leopoldo O´Donnnell, partido progresista, belicoso, expansivo, modernizador. Pide la rápida conclusión de la cuestión chilena. Exige

reparación y saludo a la bandera. En caso negativo, ruptura de relaciones diplomáticas y ultimátum. De no lograrse nada, bloqueo de los puertos chilenos y si entonces tampoco resultasen atendidas las exigencias, hostilización militar de los puertos de Lota o Valparaíso.

En honor a la más rigurosa verdad, también hay que exponer que el general Pareja, peruano de nacimiento, como en su momento dijimos no profesaba grandes simpatías por Chile. No debemos de olvidar que su padre, el brigadier D. Antonio Pareja, había muerto en Chillán, Chile.

El General, comandante general de la Escuadra del Pacífico y ministro plenipotenciario ante la república de Chile, cumpliendo rigurosamente las nuevas órdenes emanadas de la Corte, presenta al Gabinete en Santiago sus credenciales que le acreditan como el nuevo agente diplomático español y la nota de protesta, ofreciendo cuatro días de plazo para la respuesta. No se acepta y la Escuadra del Pacífico establece el bloqueo total del litoral chileno, acción harto curiosa para una pequeña división naval, incapaz de asumir tan gran actividad y responsabilidades. Su plan era éste. La **Numancia** quedará en el Callao, defendiendo los vitales depósitos de la escuadra, acompañada del transporte **Marqués de la Victoria**. La goleta**Virgen de Covadonga** bloqueará Coquimbo. La **Blanca** y la **Berenguela** procederán de igual forma con Caldera.

En Junta de Oficiales, el mayor general de la Escuadra, D. Miguel Lobo, se opone a tal planificación estratégica, pues presume que, de actuar así, ello sería tanto condenar al sacrificio a la pequeña y casi indefensa **Covadonga**. Así fue. La corbeta chilena **Esmeralda,** de 22 cañones y con cuatro millas más de velocidad que la goleta española (solo artillada con dos piezas en colisa), rinde en un combate de unos 50 minutos a la nave hispana, que tan sólo pudo efectuar tres disparos de cañón (Fery, comandante de este aviso intento enredar el eje de la hélice de la **Esmeralda** con un cabo largado por la popa). Vista la imposibilidad de prolongar la defensa ordena la rendición de la nave tras disponer la inundación del buque. Todo resulto inútil. El combate del Papudo, si así decidimos dominarlo, comenzó con la bandera inglesa izada en la **Esmeralda**, que asimismo, se acercó a la embarcación hispana con los

tapabocas de sus cañones colocados. D. Luis Fery y Torres Vildosola, comandante de la **Covadonga**, intuyó la trampa y se dispuso para combatir. A vuelta encontrada por estribor, largó la chilena la andanada artillera completa, sobre la popa de la goleta. En ese instante cambió su bandera por la de la solitaria estrella. No es preciso adentrarse en mayores honduras. La **Virgen de Covadonga** fue capturada, rendida y su tripulación presa en Santiago de Chile.

La Escuadra del Pacífico conoce la dolorosa y lacerante perdida del buque por el cónsul de los Estados Unidos, que trae un periódico chileno en el cual se describe la victoria cosechada por la **Esmeralda**. El General no se inmuta ante el diplomático sajón. Lo despide con afabilidad. Pregunta si se habrá perdido también la **Vencedora.** Se retira a su cámara. Come. Fuma un cigarro. Vuelve a su alojamiento. Un disparo de revólver turba la tranquilidad de la cubierta. El General acaba de suicidarse. En un mueble de su camareta una nota de una definitoria parquedad: "Que no me sepulten en aguas chilenas, que todos se conduzcan con honor".

Se respetó su malograda insignia y en la bellísima fragata **Villa Madrid**, el buque más marinero de la Escuadra, aquel del cual su comandante Alvargonzález decía que para ser perfecto le sobraba la máquina, el General realizó su última navegación. Dos millas más allá de las aguas territoriales de Chile se procedió a dar sepultura a su cuerpo, en la mar, envuelto en marinas velas y con bélicas balas de cañón como lastre en los pies.

En esta imprevista interinidad es nombrado, en sustitución del finado general, el comandante de la **Berenguela**, el capitán de navío más antiguo de la escuadra, D. Manuel de la Pezuela y Lobo, como nuevo comandante general provisional de la fuerza, en espera de D. Casto Méndez Núñez que, ascendido a brigadier por el exitoso viaje de la **Numancia** al Pacífico, deberá ostentar el mando de la división naval.

Prado instalado en el codiciado y siempre disputado sillón presidencial de la República del Perú, la **Covadonga** apresada en Chile, un

bloqueo costoso y, desde luego, no completamente eficaz, el suicido del general, la flota desperdigada y falta de recursos, tal es la herencia que Méndez Núñez, recoge con su nuevo cargo de comandante general de la Escuadra del S.M.C. en el Pacífico.

Es preciso un cambio radical en la estrategia hasta entonces seguida, resulta imprescindible. Se decide comunicar el fallecimiento del general Pareja y se reduce el bloqueo a los principales puertos chilenos de Caldera y Valparaíso, concentrando las fuerzas y reduciéndose en consecuencia los riesgos y las sorpresas.

Poco después Perú y Chile firman la alianza defensiva y declaran la guerra a España.

La Escuadra emprende la búsqueda de la **Covadonga** en la isla de Juan Fernández, donde se presumía estaba escondida por una confidencia recibida. Sin resultados.

Se registra Puerto Inglés, pues por otra revelación se asegura la existencia en ese lugar de un mortífero torpedo. No se halla tal ingenio explosivo, mas sí un vapor sin documentación que es capturado. Desde tierra se tirotea al bote de presa. La **Berenguela** hunde artilleramente al vapor antes citado y cañonea los montes desde donde se hostiga a la fuerza naval española.

Por estas fechas Méndez Núñez recibe la orden de Marina que le indica que, en ningún caso, debe de abandonarse el Pacífico sin lograr la paz, sea por negociación digna, sea por la fuerza de armas. "*Ultima ratio .....*".

Se concentra el bloqueo a Valparaíso. Se incendian las presas (finalizando este conflicto, tanto el Perú como Chile, se encontraron sin marina mercante alguna; unas unidades fueron apresadas por la Escuadra del Pacífico, otras cambiaron de bandera).

En Junta de Oficiales se resuelve emprender la búsqueda de la flota combinada chileno-peruana, que se supone escondida en el labe-

rinto de Chiloé. Las fragatas **Blanca** y **Villa de Madrid** se disignan para tal misión. Reconocen estas naves Juan Fernández y avanzan én demanda de Chiloé (4 de febrero de 1866). Fondean en Puerto Oscuro (6-II). El séptimo día de este mes la **Blanca** descubre a la fragata peruana **Amazonas** varada y totalmente perdida. Un bote con naturales de la región les informa de la situación y fuerza de la escuadra aliada. Estudiado el estero se decide, por desconocimiento de los fondos e inexistencias de cartas de navegación, efectuar pasadas en línea de fila, sondando y, disparando progresivamente, en andanadas cortas, contra la división aliada. Esta, avisada también, forma su defensa en arco y cubre los bordes del mismo, desde las alturas en tierra, con los cañones rescatados da la **Amazonas**. El intercambio artillero, a unos 1,500 metros, no tiene consecuencia especial alguna para las partes contendientes, salvo pequeñas averías que son subsanadas con presteza.

Resultados del combate de Abtao :

Fragatas españolas : reciben 14 balazos. Contabilizan 6 heridos y 3 contusos. Explosionan fortuitamente dos cañones rayados en la **Villa de Madrid**.
División aliada: son alcanzadas por 16 cañonazos. 2 muertos a bordo de la corbeta peruana **Unión.**

Tras la acción, la **Blanca** y la **Villa de Madrid** esperan fuera toda la noche, sosteniéndose a poca máquina. Al siguiente día efectúan igual maniobra y, en vista de los nulos resultados, determinan volver para Valparaíso.

Arriban a Valparaíso la **Blanca** y la **Villa de Madrid.** Informan de la imposibilidad física de forzar la entrada de la rada en la que se atrinchera la escuadra combinada. Méndez Núñez decide salir el 17 de febrero con la **Numancia** y la **Blanca,** esta última de guía, para perpetrar un completo registro de Chiloé. El mando de la fuerza que resta en Valparaíso recae en Pezuela. El blindado y la fragata recorren incansa-

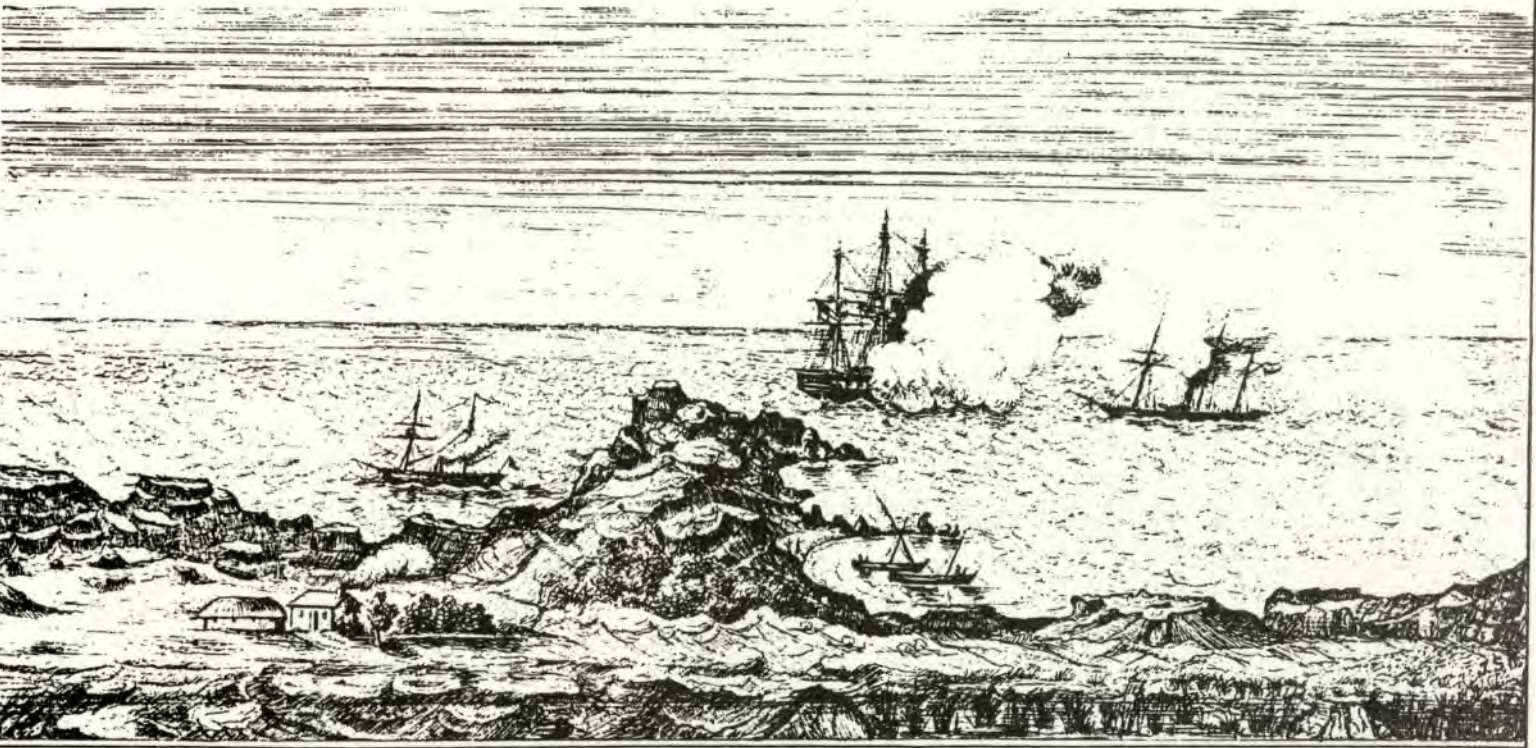
blemente todos los canalizos de la zona y hallan a los aliados en Huito, en un canal obstruido. Al resultar imposible forzarlo toman el destino de vuelta a la base. Cerca de Lota avistan un vapor de ruedas y la **Blanca** sale en su persecución. El buque iza la bandera inglesa y huye a máxima velocidad. Se le da caza al cañón y se le captura, con dotación de presa, incorporándolo a la escuadrilla. El nombre de este vapor el siguiente: **Paquete del Maule.** Transporta 126 soldados y marineros chilenos con 7 oficiales y un jefe.

Se practican otras dos capturas más en la navegación de vuelta a Valparaíso. Al llegar a puerto encuentran en él fondeada a la escuadra estadounidense, bajo el mando del Comodoro Rodgers. Se compone de cuatro vapores y de un gran monitor fluvial con dos torres. También se halla en Valparaíso la flotilla inglesa del contralmirante Lord Denman, formada por dos fragatas y un vapor. Tanto el uno como el otro jefe naval median entre la escuadra española y el gobierno de Chile intentando lograr una solución digna de compromiso *inter partes*. Méndez Núñez responde agradeciendo estas amistosas intervenciones pero manifiesta que sólo se puede aceptar la devolución de la goleta **Covadonga** y el renunciamiento chileno al estado de guerra, peticiones ambas exigidas por Madrid. España, en contraprestación ofecería la declaración de absoluta independencia americana y la devolución de las presas. El Gabinete de Santiago contesta que nunca devolverá un buque de guerra apresado en leal combate. ¡Digna respuesta!

Se marca un plazo fatal para la réplica. Día 27 de marzo, a las 8 horas de la mañana. En caso negativo: ultimátum y breve plazo antes de proceder al bombardeo del puerto.

Rodgers manifiesta a Méndez Núñez que no permanecerá impasible ante la destrucción de una ciudad indefensa y que considera que Lord Denman será de su misma opinión. La contestación del Comandante General fue ésta: "Sensible me sería romper con naciones amigas . . . pero ninguna consideración en el mundo me impedirá cumplir con las órdenes de mi gobierno. Este me dice que preferiría ver hundida su Escuadra en el Pacífico a verla volver deshonrada a España

Combate de la Goleta Covadonga, con la Corbeta Chilena Esmeralda



s negociaciones, no oficiales, continuaban entre Paris, Chile y los diplomaticos extrangeros. En este estado, la goleta Covadonga, que navegaba confiada y poco andaces
prendida por la Corbeta Chilena Esmeralda, con bandera inglesa. Despues de un desigual combate, la Covadonga se entrega: 26 de Noviembre de 1865.

Captura de la goleta Covadonga, el 26 de Noviembre de 1865 [Museo Naval, Madrid, CF. 181]

y yo estoy resuelto a cumplir fielmente su pensamiento, sea cual sea la oposición que encuentre". Rodgers le indica: "Si nos encontramos frente a frente en este asunto, crea Ud. siempre en mi amistad y aprecio".

Méndez Núñez comunica el 24 de marzo a España su decisión, que no es sino la ordenada por el ministro de Estado, Bermúdez de Castro, el 26 de enero pasado. Cumpliré sus órdenes, bombardearé Valparaíso y si es preciso combatir con ingleses y estadounidenses lo haré. "Primero honra sin Marina que Marina sin honra".

El plazo otorgado se agota con rápidez. Se hace llegar a las partes interesadas el "Manifiesto". Se conceden cuatro días de plazo.

El Comandante General visita a Lord Denman, quien le expone que el derecho de guerra prohíbe terminantemente la aniquilación de ciudades no artilladas y que se debería de tomar alguna medida en ese sentido. Le indica igualmente que él obedecerá fielmente a su gobierno, "sea cual sea la oposición que encuentre".

Las flotillas inglesas y norteamericanas se blindan con cadenas, pintan de negro los costados de sus buques, levan sus portillas, sacan la artillería, anuncian un próximo combate.

Chile, *in extremis*, propone un singular duelo naval. Se efectuaría de la siguiente manera. Por un lado la flota combinada chileno-peruana y por el otro la española, con la excepción de la **Numancia**, es decir, con fuerzas supuestamente igualadas, a celebrar a diez millas de Valparaíso. La propuesta la transporta Rodgers. No es aceptada por ser contraria a todo uso militar.

La ciudad de Valparaíso es abandonada por sus pobladores. Salen de ella unas 40,000 personas. El Fuerte de San Antonio ha desmontado sus cañones. La propiedad extrajera persiste amontonada en los almacenes de la Aduana, pues el pueblo ha impedido su traslado, en la esperanza de así obligar a combatir, en defensa de sus intereses, a británicos y norteamericanos, mayoritariamente dueños de estas merca-

derías. Los conventos, iglesias y hospitales han sido señalizados con banderas blancas, según hizo saber Méndez Núñez al gobernador de la ciudad, para evitar de esta manera herirlos.

El 31 de marzo se llevó a cabo el bombardeo. Cautamente las naves de guerra británicas y estadounidenses se retiraron al Norte de la bahía, sobre Viña del Mar. La **Numancia** quedó de vigilancia de sus movimientos y la **Berenguela** restó solitaria custodiando el convoy, las presas y prisioneros chilenos; ambas naves pendientes de las evoluciones de los buques anglosajones.

Sobre la fatal operación de castigo no es preciso detenerse. Enormes pérdidas materiales y gigantescos incendios. Fue un suceso lamentable del que, en justicia, no debemos de culpar a la Escuadra del Pacífico, aunque ella fuera su ejecutora, sino al Gobierno de Madrid. La Escuadra nunca deseó esta acción, es más la despreciaba (también resultaba contraria a los usos militares).[11]

El 9 de abril llega de España la fragata **Almansa**. Su mando lo detenta el impetuoso amigo del comandante de la **Numancia**, el temerario Sánchez Barcaiztegui que, destinado en la Estación Naval del Rio de la Plata, permutó su cargo con el del comandante de la **Almansa** con el único objeto de ir al Pacífico. Esta potente fragata transporta una gran cantidad de pertrechos militares y, también, a una joven e inexperta tripulación.

El día 14, una vez incendiadas las últimas presas capturadas, en dos divisiones, la Escuadra de S.M.C., se hace a la mar, con rumbo al Norte. Destino: la Isla San Lorenzo, frente al puerto peruano del Callao.

27 de abril. La Escuadra hace entrega al Cuerpo Diplomático acreditado en Lima de un nuevo "Manifiesto".

11.- José Ramón García Martínez, "El Bombardeo de Valparaíso. Actitud de los mandos españoles", **Revista de Marina,** Valparaíso, 1990, Nº 797 (Julio - Agosto) : 413-418.

En el peruano puerto, una vez más, fondean las intrigantes naves de guerra anglo-americanas.

Esta ciudad portuaria no esta desprotegida como la inerme Valparaíso. Todo lo contrario. Esta es una auténtica plaza fuerte que la escuadra deberá batir.

El Callao, 2 de mayo de 1866.

Esta acción bélica, como todas las de su clase, tuvo sus preliminares por parte peruana y española. Arribados ahora a este punto, considero llegado el oportuno y preciso momento de recordar que el denostado y derrocado Presidente Pezet fue quien ordenó la compra en Europa de la artillería de grueso calibre que defendió la plaza (Los "cañones mostruos" como los llamaban los marineros españoles), baterías que conformarán el eje principal del auxilio del Callao. Los dos blindados de la Armada del Perú , el **Huáscar** y la **Independencia**, que si bien no participan en el combate, también tienen una inequívoca paternidad: Pezet. La Dictadura del coronel Prado organiza la defensa, pero con qué material, con el de Pezet. ¿Fue este general un traidor a su patria? Creo firmemente que su posición devino en la de un hombre enfrentado a responsabilidades que le superaban y por ello se vió en la triste disyuntiva de tener que comtemporizar con las muy ásperas realidades del momento, aunque ellas conllevasen la asunción por su parte de calificativos muy ingratos e injustos. *"Vae victis"*.

En el bando español la realidad tampoco podemos calificarla como de ideal Tripulaciones agotadas en una campaña que se vislumbraba eterna, escasez apremiante de alimentos frescos, reducidísimas posibilidades de bajar a tierra en todo un enorme litoral hostil, falta de repuestos y de aceites lubricantes, cortedad de pólvora y de granadas explosivas, alejamiento de España y de respectivas familiassensación de olvido gubernamental, órdenes contradictorias, desprecio popular generalizado hacia los "salvajes destructores de ciudades indefensas", tensión constante con la casi totalidad del Cuerpo Diplomático de la región, seguimiento de las escuadras inglesa y norteamericana y una

exigencia imperativa y fatal, una orden de Madrid de obligado y estricto cumplimiento: ¡Bombardeen el Callao! [12]

El 30 de abril, unos días antes del doblemente honroso para peruanos y españoles, 2 de mayo, Méndez Núñez se embarca en la corbeta **Vencedora** para proceder a un último reconocimiento visual de las posiciones del Callao, de aquellas instaladas sobre la zona denominada de Mar Brava. Se acerca con la nave a medio tiro de cañón de estas sureñas defensas terrestres y comprueba, *in situ,* la inutilidad de un ataque fundado en el principio de "Concentración de la fuerza en un punto hasta su ruptura o doblegamiento", es decir, atrapar entre dos fuegos a los emplazamientos artilleros instalados en La Punta, los cuales, una vez doblegados, permitirían ir corriendo posiciones hacia el Norte a la totalidad de la escuadra española, apagando a su paso, simultánea y progresivamente, todos y cada uno de los fuegos enemigos. Este clásico método se demostraba como desaconsejado por lo embravecido de la mar (recordemos: Mar Brava), que imposibilitaba en esa zona la correcta fijación del tiro artillero. Por lo tanto ese combate habría que librarlo a la manera de las justas medievales o duelos: frente a frente y ello sin olvidar la cita tradicional: "Un cañón en tierra son diez en la mar", aun cuando, en este caso, la cita transcrita no refleja toda la veracidad de esta arcana afirmación pues la misma hacía referencia a intercambios artilleros verificados entre o contra piezas de igual o similares calibres y la desproporción existente entre los mostruos de a 500 libras y los "grandes" españoles de a 68, ciertamente, ayuda en poco a obtener una relación matemática más ajustada a la realidad que la aludida, y ello, indudablemente, en detrimento de la hispana Escuadra del Pacífico y, de lógica es, en puntual beneficio de la artillería del Perú. El ataque, por lo tanto, se efectuaría por la zona nominada como de Mar Mansa.

12.- José Ramón García Martínez "Análisis Militar del combate del 2 de mayo de 1866", Revista de Marina, Lima, 1991, Nº 2 (Abril-Mayo-Junio): 230-249; y **Revista de Historia Naval,** Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1991, Nº 32: 45-66.

El antes citado reconocimiento, así como los constantes y periódicos informes recibidos de los agentes confidenciales de la escuadra española, destacados en Lima y en el Callao, centró las discusiones en la cámara de la fragata blindada **Numancia**. En ella se encuentran reunidos, el comandante general, Casto Méndez Núñez, el mayor general Lobo y los comandantes de los buques de guerra de S.M.C. y los oficiales de infantería de marina. El debate comienza con la lectura de las órdenes recibidas por el gobierno español y prosigue con la exposición general de todos y cada uno de los presentes en esta Junta de Guerra, que argumentan los pros y contras de la operación a emprender. Las opiniones, muy razonadas, se mantienen casi a la par, con una ligera tendencia a la teórica imposibilidad de batir con éxito los bien defendidos fuertes chalacos, pertrechados con la mayor, mejor, más moderna y destructora artillería del momento: los **Armstrong** y los **Blakely** de a 300 y 500 libras, respectivamente. Estos cañones eran capaces de perforar planchas de blindaje de hierro de grosores de hasta 19 cm. y tan sólo la **Numancia** estaba protegida por su coraza de 13 cm. de espesor máximo, siendo todas las demás unidades de madera. La firmeza de Juan Bautista Antequera, comandante del acorazado y la decisión de Méndez Núñez, inclinan el resultado de esta bélica Junta.

El plan de ataque será el siguiente: la Escuadra se fraccionará en tres divisiones de combate que batirán por separado y frontalmente las posiciones y reductos peruanos; y el vapor transporte **Marqués de la Victoria**, con las presas, prisioneros chilenos y los buques de abastecimiento del convoy, permanecerá, con las máquinas encendidas, como los demás vapores, frente a la Isla de San Lorenzo.

Los tres grupos de ataque se formarán con las siguientes unidades:

I División: fragatas **Numancia**, **Blanca,** y **Resolución**.

Batirá la zona Sur del Callao, es decir, el largo cuello existente entre La Punta y la población y el muelle. Debían enfrentar a las siguientes defensas peruanas: campo minado con torpedos eléctricos; batería Abtao con 6 cañones de a 32 libras; Torre La

Merced, con 2 Armstrong de a 300 libras; batería Maypú con 6 piezas de a 32; Fuerte Santa Rosa, con 2 Blakely de a 500, 1 pieza de a 68 y 7 de a 32; batería Chacabuco con 5 de a 32; y batería Provisional, con 5 de a 32.

II División: fragatas **Berenguela** y **Villa de Madrid.**

Ofenderá la zona Norte del Callao, o lo que es igual, el área defensiva existente sobre la población y su puerto. Tendrá que enfrentar las siguientes defensas peruanas: batería Independencia, con 6 piezas de a 32; Torre Junin, con 2 Armstrong de a 300, batería Pichincha, con 5 de a 32; y Fuerte Ayacucho, con 2 Blakely de a 500.

III División: fragata **Almansa** y goleta **Vencedora.**

Se enfrentará con los buques de guerra peruanos y agredirá a la población y muelle del Callao, aspirando a incendiarla. Esta división enfrentaría al Cañón del Pueblo, que era un Blakely de a 500, así como a la Escuadra Peruana, formada por los monitores **Loa** y **Victoria**, y los vapores **Tumbes**, **Sachaca** y **Colón**.

Además de las defensas señaladas, la Plaza contaba con otros elementos auxiliares que eran la batería Zepita, con seis piezas de a 32; [13] y unidades de Infantería y Caballería a todo lo largo de la línea de frente. Habían sido destinados allí en previsión de un posible desembarco de las unidades o "trozos" de Infantería de Marina española.

Por otro lado, la escuadra española contaba con las siguientes unidades auxiliares: Transporte de guerra **Marqués de la Victoria**, vapores **Paquete del Maule**, **Uncle Sam** y **Matías Cousiño**; y transportes a vela **Mataura**, **Lotta and Mary** y **Mary**.

13.- Solitario reducto artillero emplazado cara a la Mar Brava. No participa de manera alguna en el combate del 2 de mayo de 1866.

Estos buques no tenían el menor valor militar. Son un vapor-carbonero (mínimamente artillado) y unidades apresadas, adquiridas o al servicio de la Escuadra del Pacífico como buques de aprovisionamiento. En los mismos se mantienen a los prisioneros chilenos, los masteleros que caló la Escuadra, los respuestos, lubricantes, bastimentos y parte del almacén de carbón.

No deseando el autor entrar a tratar en profundidad el intercambio artillero desarrollado en la acción, el cual escapa a los objetivos de este trabajo, solo se detendrá a considerar algunas de las principales mixtificaciones al episodio que, tanto por parte española como peruana, se le atribuyen. Los deseos y las realidades no siempre caminan paralela y armoniosamente y mucho menos cuando de acontecimientos bélicos se trata. La pasión, el acaloramiento, la exaltación nacionalista no ayudan especialmente a descifrar los entresijos del pasado.

Comenzaré presentando las dos versiones clásicas, española la una, peruana la otra.

I) La Escuadra del Pacífico castiga con puño de hierro a la República del Perú en su avanzada natural, las defensas emplazadas en el Callao.

II) Y el Perú afirma: la flota española, orgullosa y enorme, se ve obligada a retirarse del combate derrotada y humillada y sin haber sido capaz de desmontar ni un sólo cañón de los instalados en las playas del Callao (con la excepción por todos conocida de la voladura de la Torre de la Merced, donde perecen el ministro de la Guerra, Gálvez, el ingeniero Borda y gran parte del Estado Mayor de la defensa).

Como siempre suele ocurrir, la verdad radica en el justo término medio de estas dos subjetivas y erróneas versiones. Observemos algunos hechos.

La "Orden de Escuadra" española del día 1 de mayo prevée tres condiciones de obligado cumplimiento para el ataque del día siguiente:

a) apagar los fuego de la artillería peruana; b) hundir o apresar los buques de su Armada concentrdos en el puerto; y c) bombardear e incendiar los muelles y tinglados portuarios del Callao reduciéndolos a cenizas.

Con esta base podemos argumentar que:

a) No se acallan los cañones del Perú pues al retirarse a sus posiciones en el Cabezo de la Isla de San Lorenzo, la escuadra española deja a popa piezas artilleras que aún disparan. El reporte español indica que solo son tres y que lo hacen sin bala, con pólvora sola.

b) No se apresan, ni tampoco se echan a pique, a las embarcaciones que el Perú presenta al combate y

c) No se logra el incendio de los almacenes ni de las edificaciones portuarias pues fallan casi en su totalidad los disparadores de los cohetes a la Congréve, incendiarios, presumiblemente debido a la gran humedad existente en la zona.

Es decir, no se logra cumplimentar el contenido de la "Orden de Escuadra", o lo que es igual, no se obtiene una victoria clara e indudable.

Asimismo en lo que a las defensas peruanas se refiere podemos argüir que:

a) No consiguen hundir ni una sola de las naves españolas

b) La escuadra enemiga no se retira del combate, ni es expulsada del campo, tal y como, con excesiva alegría, algunos apasionados autores o propagandistas comentan.

c) Las minas, los torpedos de botalón, las canoas-torpedo demostraron su ineficacia en la acción del 2 de mayo. Ninguno de estos medios defensivos u ofensivos obtuvo el más mínimo resultado.

d) Por último, una consigna: "Ni un sólo cañón fue desmontado por el fuego de la división española". Ciertamente resulta increíble el



" El general Prado, dictador del Perú "
[Colección del Autor]

pretender sostener, con un mínimo de rigor científico, que después de más de 6,700 proyectiles disparados (balas y granadas) tan sólo se consiguieran los resultados tan exiguos que la propaganda peruana indicó.

Es decir, no se consigue expulsar del campo, rechazándolos, a los buques españoles, o lo que es igual, no se conquista un triunfo indiscutible.

Militarmente hablando es imposible pensar en victoria completa de ninguno de los contendientes.

Las Minas, los Torpedos y las Canoas o Botes torpederos.

¿Y las minas, los torpedos, y las canoas-explosivas?

Antes de penetrar en la materia considero imprescindible exponer qué es lo que se entendía a mediados del pasado siglo diecinueve por un "torpedo". Indudablemente no lo por todos hoy sabido. Se denominaba como "torpedo" a toda clase de máquina, ingenio o invención que, cargada o rellena de explosivos, fuese capaz de detonar, sobre o bajo el agua, por alguno o algunos de los sistemas de ignición conocidos (percusión, fuego directo, electricidad, corrimiento de pesos, fricción, ignición por ácidos, etc.). Como se observa, la descripción ofrecida no corresponde en nada con la actual. En suma, estos primitivos artefactos (mayoritariamente barriles calafateados o cajas embreadas), serían hoy nominados con más propiedad como terrestres "minas" o "petardos" más propios del cuerpo de zapadores. La técnica existente en la época permitía su empleo marítimo-táctico (o fluvial) como armas pasivas o activas, es decir, defensivas u ofensivas, según fuesen emplazados fijos o instalados a bordo de algún buque o bote impulsado a vapor (o a vela, como abandonadas trampas explosivas o cazabobos, excitadas por levantamiento de pesos), el cual, previamente dirigido a su objetivo tras bloqueársele el timón en posición determinada, debería de permitir el directo impacto del "torpedo" contra el buque o fortificación enemiga, destruyéndola. Las "minas inmóviles" o defensas estáticas deberían

sujetarse a los fondos marinos mediante cables, maromas, anclotes o pilotes de madera o metal, pudiendo quedar sobre el agua, sumergidas entre aguas o descansando literalmente sobre el fondo, en solitario o por grupos, generalmente formando líneas de defensa en forma de barreras o parrillas, rectangulares, circulares u ovaladas, estabilizadas vertical, horizontal u oblicuamente, siendo casi todas ellas susceptibles de ser izadas hacía la superficie mediante el oportuno empleo de cuerdas cables o cadenas accionadas desde tierra o desde un bote próximo a ellas, antes o después del paso de la nave enemiga. La explosión, tal y como antes hemos indicado, debería de producirse por percusión o inflamación eléctrica. Estas armas no sólo defenderían un emplazamiento o posición estratégica, sino que habrían de ser capaces de provocar el hundimiento o encerramiento de las naves atacantes.

Esta defensa, imprescindible es decirlo, fue considerada como un recurso cobarde e innoble, ya que se apartaba por completo de las imperantes y por todos aceptadas y respetadas "reglas de la guerra". Estas normas exigían que el combate se desarrollase "fente a frente", tal y como en duelo medieval, sin emplear subterfugios o argucias que, enmascarando el "noble arte de la guerra", coadyuvasen a la victoria de cualquiera de los contendientes. Tácticamente estas armas, "minas", "torpedos", no eran mas que medios accesorios de las defensas tradicionales de una plaza y, por supuesto, constituían el recurso empleado por el bando considerado como el más débil. Por ello, las grandes potencias marítimas, temerosas de la estratégica pérdida de preponderancia de sus grandes, costosos e industrial, naval y militarmente desarrollados buques, recusaban su uso bélico. Los testimonios al respecto de lo aquí aducido son legión por lo cual estimo pertinente prescindir de la mayoria de ellos. Igualmente, y complementando lo anterior, esos mismos poderes navales, recelosos de la no despreciable eficacia y capacidad ofensiva de los buques corsarios (reglamentariamente provistos de las patentes de corso), habían estipulado la supresión de este otro método de disturbación de la guerra, aboliendo, en 1856, por la Declaración o Congreso de París, su empleo en combate, con la destacable excepción de dos poderes navales como era el español y estadounidense. Esta cruzada contra el corso marítimo, encubierta o disfrazada con la sentimental máscara de la filantropía, argumentaba (y en muchas ocasiones,

habremos de convenir, con toda razón) que la expedición de patentes de corso retrotraía a la nación que la suministrase hacia los superados tiempos de la barbarie, pues tal sistema no producía otro fruto que el de oficializar una encubierta piratería, haciendo, además, dejación de soberanía del poder del Estado, único legalmente autorizado y caracterizado para monopolizar el uso y empleo de la violencia, compartiéndola, con particulares con civiles, que, mayoritariamente, se regían por el simple principio del lucro, despreciando toda norma o comportamiento civilizado, altruista o patriótico. Etica y moralmente, uno y otro análisis pueden parecer impecables: las minas son innobles y cobardes, el corso es incivilizado, salvaje. Uno y otro medio de defensa u ofensa, no ejercen un dominio positivo de los mares, aunque con su presencia contribuyen a disturbar los esfuerzos del contrario, obligándole a mantener buques y hombres sobre zonas que, de no existir estos medios, podrían comisionarse hacia otras áreas (y elevando gravosamente los seguros sobre los fletes marítimos). Evitando cegarnos con jucios tan supuestamente filosóficos, tan humanos, deberemos ahora de practicar una introspección forzada hacia las mentalidades que postulaban la defensa de tales ideas. ¿Qué países promovían tales intenciones? Inglaterra, Francia ...., Austria, Prusia, Rusia, Turquía y Cerdeña. Es decir, aquellos que más tenían que perder de legalizarse o regularse su uso. Por qué, sobre todo, la victoriana Inglaterra, defendía la inmediata creación de mecanismos jurídicos que imposibilitasen la práctica de tales medidas. Evidentemente para protegerse, no en vano era el primer poder naval del Globo y estos incordiantes corsarios, estas incidiosas minas, amenazaban su primacía. Por qué tres de estas naciones se niegan a firmar la Declaración de París (España, Estados Unidos y Méjico). Porqué ninguna de las tres, en esa época, dispone de una armada lo suficientemente fuerte como para interesarle la ratificación de este particular acuerdo. ¿Cómo se vengaría el débil de las ofensas que pudiera ejercer sobre él un poder naval superior? ¿Con sus escasos y obsoletos navíos? ¿Como se defendería el pequeño de las humillaciones inferidas por el gigante? No olvidemos que las armadas de las naciones de segundo y tercer orden se abastecían de sus buques en el mercado británico y en el francés. ¿Con qué pelearía el subordinado ante el dominante, si sus naves eran botadas en astilleros y arsenales del segundo? Esta aparentemente benéfica Declaración de París, en suma, sólo beneficiaba a

aquellos países poseedores de grandes escuadras oceánicas, a aquellas naciones capaces de construir autónomamente sus propios buques de guerra, a aquellos reinos y repúblicas en disposición de fabricar sus máquinas de vapor, a aquellos estados aptos para colar artillería naval de grandes calibres, a aquellas armadas experimentadas en la obtención de tripulaciones diestras, a aquellas marinas propietarias de grandes flotas mercantes, a los primeros poderes mundialistas. En lo que las minas respecta: también beneficiaba a España, no en vano en el Pacífico, en 1866, era la mayor fuerza naval existente en esas aguas. El pragmatismo de los grandes poderes suele ser tan manifiesto que disculpa de mayores análisis. Si la Escuadra del Pacífico recusaba las minas y Perú y Chile pugnaban por construirlas, como se advierte, no era por simple casualidad

Aun conociendo que mi respuesta a la previa pregunta formulada, ¿dónde están las minas?, ha de defraudar al lector, debo de referirle lo antes avanzado: ninguno de estos ingenios béliços cosechó triunfo alguna en el combate del 2 de mayo, razón por la cual debo excusar su militar tratamiento o seguimiento en estas páginas, remitiéndome a los pertinentes apéndices documentales (con la particular e inédita excepción que líneas adelante transcribiré), donde podrá hallarse una referencia lo suficientemente explícita sobre el manifiesto revés de estos medios defensivos u ofensivos en la acción que nos ocupa. Adelantándome a lo anunciado precisaré:

1.- Las minas o torpedos (defensas estáticas) fallaron en su más absoluta totalidad.

2.- Los torpedos de botalón (defensivas móviles), asimismo, pues no llegó a cuantificarse intento de torpedeamiento alguno que llegase a constituir peligro inminente o riesgo considerable para ninguno de los buques españoles.

3.- Las canoas-explosivas o botes-torpedos, tampoco, llegaron a participar de forma alguna en la batalla.

4.- El intento de torpedeamiento del 5 de Mayo, erró, al ser advertida la presencia del bote atacante e inutilizado su mecanismo de explosión por un afortunado disparo.

Si revisamos el impecable documento táctico y técnico transcrito en el apéndice documental A, una nueva pregunta nos inquiere a dar la cumplida respuesta: ¿Quién o quienes colocaron las minas en la rada de el Callao? ¿Eran peruanos o, por el contrario, tal y como reiteradamente afirmaban los españoles, eran extranjeros, simples "mercenarios" y "aventureros procedentes de antiguos Estados Conferados"? En este punto, deberé obligatoriamente recabar de la docta autoridad que confieren dos autoresde reconocida imparcialidad, rigor y solvencia: Romero, en diversas ocasiones citado, y Werlich, el cual, a *posteriori* irrumpirá en este asunto ofreciéndonos una muy alentadora luz sobre este enigma.

El peruano capitán de fragata Romero, basándose en informaciones por él por y otros autores rescatadas, menciona la incuestionable existencia de las minas submarinas, indicando que, según Urrea, estas minas habían sido dirigidas por algunos extranjeros. Igualmente apunta que "se quedaron en el Perú algunos de los especialistas en minado submarino que Vicuña Mackenna contrató en los EE.UU. para Chile". También manifiesta que Hovey, ministro de los Estados Unidos en Lima, fue convocado en la noche del 1º de mayo por el presidente Prado, solicitándole éste su particular opinión al respecto del resultado del combate que se preveía en las próximas horas. Este diplomático le asegura al Supremo Jefe que los buques españoles podrían destruir e incendiar a su antojo la ciudad, refiriendo asimismo, o regalando el dato, sobre el terror que a todos los marino infundía "ese infame y profano instrumento de guerra que eran los torpedos". Esa misma noche, prosigue, los peruanos consiguieron sumergir cuarenta barriles de pólvora conectados a tierra por medio de conductor eléctrico, hecho del cual fueron convenientemente informados los españoles por los franceses, encontrándose al día siguiente la mayor parte de los alambres cizallados. Hovey, complementa, sus afirmaciones exponiendo que durante el combate explotaron dos "torpedos" los cuales, a pesar de no causar daño alguno a las naves hispanas, obligaron a éstas a alejarse de sus primitivas posiciones de combate, continuando su bombardeo bastante más atrasadas con respecto a sus primeras posiciones. Naturalmente no es ésta mi opinión, creyéndome en la obligación de discrepar con gran parte del análisis antes reproducido:

1.- En ninguna fuente consta esa misteriosa explosión de dos "torpedos", razón por la cual, en principio, deberé de colocar esta apreciación en sanitaria "cuarentena".

2.- ¿Acomodado todo ese complejo bélico en una noche? Muy irresponsable habría de ser el gobierno peruano ordenando instalar con esa premura unas defensas estimadas como fundamentales. Además, el ataque del 2 de mayo, en teoría podía haberse producido el día 1, ya que si se llevó a efecto en la siguiente jornada fue tan sólo con el propagandístico y enaltecedor objeto de hacer coincidir esa fecha con la similar del 2 de mayo de 1808, festividad que conmemoraba el valeroso comienzo del levantamiento popular del pueblo madrileño contra los invasores ejércitos napoleónicos.

3.- Por el contrario, en vez de alejarse las naves hispanas, cada vez se acercaron más hacia tierra, hecho tan evidente que disculpará de mayores precisiones.

4.- ¿Informada la Escuadra del Pacífico por los franceses? Pudiera ser, pero también por el servicio diplomático de S.M.C., por los agentes confidenciales de la Escuadra o, por qué no, por los españoles que esa misma noche desde el Callao se embarcan para acogerse a la protección que dispensan las naves españolas. Cualquiera de estas personas o grupos tendría obligatoriamente que haber contemplado la instalación de esos 40 "torpedos".

5.- ¿Quién corta esos alambres eléctricos impidiendo la detonación de las minas? ¿Franceses, españoles ....?

6.- ¿Quién sumerge estas minas: norteamericanos o peruanos? ¿Cómo conciliar o descubrir la nacionalidad de los "especialistas"? ¿O acaso los primeros los construyen -o sólo los transportan- y los segundos se limitan a hundirlos en las aguas del Callao?

Mi juicio se decanta por la lógica más evidente y comprobada. Novo y Colson, en su clásica obra, nos relaciona que en Otaiti se procedió a rascar de incrustaciones calcáreas los fondos de la muy navegada **Numancia** y en el eje de la hélice del blindado se descubrie-

ron enrollados unos 300 metros de hilo eléctrico, procedentes del cortado por la enorme cuchilla de la nave (acontecimiento éste documentado *ad infinitum*).[14] Iriondo, literalmente, complementa esta afirmación, novelándola humorísticamente de la siguiente manera:

> "se limpiaron los fondos de la **Numancia** con buzos del país, y los de á bordo estrageron de la hélice los alambres eléctricos que tenia arrollados y provenian de los torpedos del Callao. Hé aquí, pues, esplicado por qué fueron mudas tan viles máquinas el memorable dia de aquel combate: con el deseo que hubo de aproximar los buques á las baterías todo lo que su calado permitiera, la **Numancia** se colocó entre los torpedos y la costa, y su hélice cortó los alambres que ponian en comunicación aquellos infernales aparatos con la pila que habia de comunicarles a fuego.
>
> Mucho tiempo despues despues hemos tenido ocasión de hablar de este suceso con algunos oficiales extranjeros que presenciaron el combate, y nos han referido que entre los peruanos, muy asombrados de la ineficacia de los torpedos, pasaba como cosa indudable que la fragata francesa **Vénus** los habia levantado, para librarnos de tan grave peligro. lo que asombra es la candidez de los peruanos en creer las cosas; siempre son los mismos; ya tienen descubierto el destructor de sus villanos torpedos y cuando quieran pueden pedir cuentas á la hélice de la fragata Numancia". [15]

Persiguiendo a Romero observamos que recoge otra información procedente del antes citado - y cuestionado - Hovey. Este, remite, con fecha 13 de mayo de 1866, al Departamento de Estado, una nota en la que nomina al "Captain" Reed - exactamente Edmund Gaines Read -, un "rebelde", como la persona que minó el puerto del Callao, recogiendo,

---

14.- Pedro de Novo y Colson, **Historia de la Guerra de España en el Pacífico**, Madrid 1882: 482.

15.- Eduardo Iriondo. **Impresiones del Viaje de circunnavegación en la fragata blindada Nuancia,** Madrid 1867: 292-293.

también, el dato comprobado de unos extranjeros, Rossenswick y Maid, que intentaron granjearse la contrata de destrucción de "uno o más buques" de los que alistaba la escuadra española, y que, no habiendo cumplido con su pactado compromiso, fueron enjuiciados, aludiendo, a continuación, a un vapor, el **Sofía**, nave que, dice, quizás se perdió mientras llevaba "los torpedos". Este barquito, es tal y como comprobaremos en el correspondiente Apéndice Documental, corresponde al que apresó la fuerza naval hispana en el transcurso de la infructosa acción de torpedeamiento del día 5 de mayo de 1866. También transcribe otro documento en cual se citan "Los señores Lay y Clarke contratistas de los botes torpederos". [16] A este respecto, Romero, biografía al citado Lay como un destacado oficial de la marina confederada, encuadrado en la misma en el cuerpo de ingenieros, llegando a perfeccionar durante su contienda civil un torpedo que fue empleado contra la nave **Albermale**, consiguiendo su hundimiento. Tras la derrota sudista Lay, aceptó la acuerdo que le ofrecía el gobierno del Perú, fabricando en el callao un "bote-torpedo" y siendo, también, quien, según la versión publicada el 22 de mayo de 1866 en el **New York Tribune**, procedió a sembrar de minas la bahía del Callao. Otros nombres entresacados de esta última obra, y siempre siguiendo a Werlich, serían los siguientes: oficiales Alexander Macomb Mason, Daniel Trigg y "Captain Roger Jones" e ingenieros E.G. Hall y Ewen. [17]

Llegado ya el momento de arropamos y adentramos en Werlich, observamos que en el anterior párrafo se recogen una serie de nombres que, entre sí, no parecen mostrar hilación alguna, manifestándose, por el contrario, muchos de ellos como contradictorios con los anteriormente referidos. El profesor Werlich, en su último trabajo, [18] rastrea los

---

16.- Romero. 681

17.- Romero: 682

18.- Daniel P. Werlich, "Esos Confederados en el Callao: la participación de los aventureros norteamericanos en la Guerra de Chile y Perú contra España hacia Junio de 1866". **Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana**, Lima 1992, en prensa.
Del mismo autor, **"Admiral of Amazon : John Randolph Tucker, His Confederate Colleagues, And Perú"** , The University Press of Virginia, 1990.

antecedentes de algunos de estos soldados de fortuna, descubriéndonos algunas de las claves que durante más de un siglo han permanecido ocultas. Según este historiador norteamericano, Vicuña Mackenna, comisionado por el gobierno chileno para trasladarse a los Estados Unidos al objeto de conseguir el mayor número de implementos o bélicos útiles que coadyuvasen a la mayor y mejor defensa de su nación -principalmente artillería y buques-, entra prontamente en contacto con una ingente cantidad de especuladores, aventureros (en su mayor parte antiguos "confederados" que penan su derrota malviviendo en los Estados Unidos) y antiguos soldados quienes le hacen ver la gran ventaja que podía proporcionar a las escasas defensas de su país el proveerse de armas de nuevo tipo, cuales eran aquellas derivadas de los torpedos empleados con cierto éxito durante la muy cercana, en el tiempo y en el espacio, Guerra de Secesión Norteamericana. Estos técnicos le revelan que ellos conocen a la perfección "los medios más efectivos para atacar las naves enemigas con la arma moderna más formidable", la que "había revolucionado la guerra naval en los últimos cuatro años". Vicuña, tanto más interesado en ella, cuanto que mayores se presentaban sus dificultades para adquirir medios de guerra en los gubernamentalmente filohispanos Estados Unidos y en razón a la palpable violación de la neutralidad que sus cometidos suponían (y hallándose constantemente en el punto de mira de la Legación de España y de su servicio de información y, también, de desinformación), poco a poco se decanta en favor de ese novedoso sistema de armamento que, con escaso costo y mínimo volumen, fácilmente podía burlar los esfuerzos españoles y norteamericanos encaminados a importunar sus poco pacíficos trabajos. Este sistema defensivo y ofensivo, así como su personal bien podrían ser discretamente trasladados a Chile, pues a nadie, en principio, podría ofender la adquisición de ciertas piezas navales y la contrata de algunos técnicos que, además, en lo privado y en lo público, ansiaban abandonar un país que les observaba con no disimulado recelo debido a su militancia en el bando perdedor. Vicuña, tras informar a su gobierno, procede a comprometer al veterano teniente Edmund Gaines Read, quien durante la guerra había servido con el afamado Tucker a bordo del **Patrick Henry**, siendo, en 1862, destinado al Escuadrón de Mobile y terminando su carrera militar en el blindado C.S.S. **Stonewall.** Read, con los medios económicos facilitados por el

chileno viajó "al Sur", regresando acompañado por los también virginianos tenientes Mason y Trigg y el ayudante primero ingeniero Hall. Mason, al igual que Read, había servido bajo las órdenes de Tucker como guardiamarina en el antes citado **Patrick Henry**, participando en un fallido intento de torpedeamiento contra las naves unionistas que bloqueaban Newport News en 1861 y estando presente en el famoso y primer combate entre monitores de Hampton Roads. Trigg más joven, también se halló en la histórica jornada de Hampton Roads, en el **Jamestown** y, por último, Hall había sido el ingeniero que reparó la dañada caldera del **Patrick Henry** durante la acción de Hampton Roads. A este grupo Vicuña decidió añadir el conformado por otros dos norteamericanos, en esta ocasión, federales: Warren Ewen, diseñador de una torpedera y en esa época empleado de una fábrica de torpedos, y el maquinista "Halliday" de "mucha habilidad", de cual se carece de una mayor información. Este heterogéneo conjunto, al que se unió William Cilley (ingeniero de Henry Meiggs, el "Yankee Pizarro", personaje que en esa época se encargaba del tendido ferroviario en Chile), dejó los Estados Unidos el 11 de diciembre de 1865, embarcándose hacia Sudamérica. Tras diversas gestiones Vicuña Mackenna logró despachar 18 "magníficos torpedos" y una torpedera, de 40 pies, desguazada, que había sido adquirida en subasta por Walton A. Evans, ingeniero de Meiggs. Read y su grupo llegaron al Perú en los alrededores del 1 de enero del nuevo año de 1866, saliendo para Chile, a bordo del **Lautaro**, el siguiente 5 de enero. La travesía, plena de incidentes y accidentes, demoró hasta el 16 del mismo mes, fecha en la que la citada nave dio fondo en Pichindangui, cerca de Valparaíso. A partir de este punto, Werlich, honestamente nos manifiesta su imposibilidad documental para ubicar con certeza esta expedición, exponiendo que, descubierta la torpedera por los agentes hispanos, fue desembarcada del vapor **Limeña** en el Callao, llegando a Valparaíso, tan sólo los torpedos y máquina de la lancha, cuyo motor terminó siendo instalado en otra unidad, abortándose, en consecuencia, esta misión.

Las esperanzas que Vicuña depositaba en estas armas, indudablemente, no eran en su totalidad por las autoridades chilenas compartidas, presuponiendo, entre otros, el ministro Covarrubias que su éxito en combate aparecía como muy improbable. El fracaso de la relatada

expedición y las suspicacias y prevenciones suscitadas entre la clase política dirigente, renuente a emplear un arma "cobarde", y las insinuaciones al respecto del Cuerpo Diplomático acreditado en Santiago y de los diversos jefes de las estaciones navales extranjeras, determinaron al chileno gabinete a pronunciarse negativamente contra las mismas, aceptando *manu militari* "soportar" estoicamente la destrucción de la próspera primera ciudad portuaria de la República. En ese sentido y tras el bombardeo de Valparaíso, donde los torpedos de Vicuña ardieron, Read, decepcionado, así se manifestaba: "Si la política del gobierno hubiese cambiado y decidido actuar como pueblo en guerra yo hubiese podido dar una manifestación práctica de mi sinceridad", en ácida referencia a la negativa a emplear un arma tan reprobable y, asimismo, en descargo de todas las voces que, en Chile, le consideraban como un asalariado, como un soldado de fortuna, y no como un leal combatiente por la causa américana.

Werlich finaliza su magnífica ponencia indicando que el Ingeniero unionista había sido contratado por el Gobierno del Perú para, según el **New York Daily Tribune**, " volar los navíos españoles con torpederas, que él había construído por contrato con el gobierno". Lay "acompañaría la nave atacando él mismo al enorme acorazado y buque insignia **Numancia**, mientras las otras naves estarían a cargo de aventureros que sólo estaban esperando una oportunidad para vencer o morir". Si éstas son las, con anterioridad, citadas "canoas explosivas", sus efectos podemos, a *posteriori*, darlos por sabidos.

Otra comisión llevaba a efecto por el gobierno chileno fue la que apadrinó un antiguo marino mercante al servicio de la Confederación: Henry H. Doty. Este, en compañía con su socio, el comandante Hunter Davidson, [19] adquirieron el vapor rápido **Henrietta**, el cual, una vez convenientemente equipado, zarparía, bajo bandera inglesa, hacia aguas

---

19.- Antiguo director de los Servicios de Baterías Submarinas del confederado ejército sudista. Perfeccionó las minas eléctricas que sirvieron para la defensa del río James y, en abril de 1864, participó en el ataque a la fragata unionista **Minnesota**, en Hampton Roads, con la lancha torpedera **Squib**.

chilenas, donde le serían instaladas tres lanchas torpederas a bordo, naves que, a la vista del enemigo, inmediatamente serían desembarcadas para proceder al torpedeamiento del mismo. Doty y Davidson zarparon desde el Támesis el día 2 de febrero de 1866, hallando un tiempo duro que les forzó a cogerse a la protección que dispensa el galo puerto de Cherburgo. Posteriormente y tras numerosísimas incidencias derivadas del pésimo estado de la mar, de los destrozos sufridos por su buque, de su rendida arboladura y de la nula obediencia de la alistada tripulación que marinaba la díscola **Henrietta** (cuya derrota e intenciones eran conocidas por la Armada Española), se consiguió dejar por la popa, aprovechando la negrura de la noche, la rada francesa, escapando de la vigilancia del puerto. La huída **Henrietta** tomó rumbo hacia Buenos Aires, arribando a Río de Janeiro por nuevas averías. Una vez reparadas y tras abastecerse de carbón y avisado Davidson que en Buenos Aires les esperaban otros tres buques españoles para apresarles, dieron ancla en un puerto menor al sur de esta argentina capital. Desde allí, y atravesando por el Estrecho de Magallanes, alcanzaron Valparaíso, el 24 de julio de 1866, después de 6 meses de su londinense despedida. Este vapor, crípticamente rebautizado como **Valdivia**, que pretendía "destruir el escuadrón español en un mes", nunca pudo demostrar la valía que sus patrocinadores de él esperaban.

Desgraciadamente, tanto si decidimos seguir a Romero como si aceptamos examinar el complejo esquema investigado por Werlich, nos encontramos en parejo dilema: ninguno de los dos autores se demuestra capaz de aportar datos definitivos al respecto: ¿Lay y Clarke? ¿Read, Mason, Trigg, Jones, Hall, Ewen, Cilley y Halladay? ¿Doty y Davidson? o ¿quizás otro casi desconocido grupo también conformado por antiguos confederados provenientes del círculo del comodoro John Randolph Tucker? Sólo una información surge inequívoca, indiscutible, unos y otros eran extranjeros, mercenarios, que fueron contratados para cobrar la ajustada soldada por los gobiernos de Chile y del Perú. Nadie piense que con ello intento desvirtuar un sistema defensivo, una táctica o una estrategia chileno-peruana, nada más lejos de mi intención, tan sólo pretendo demostrar fidedignamente la nacionalidad y status de un personal que fue contratado con un objeto y con unas misiones muy concretas. Considero plenamente lícito que cualquier gobierno, ante

una futura y presumible situación de amenaza, coacción, riesgo o presión exterior, se provea de aquellos medios de defensa o ataque que puedan servirle para soportar, desviar o abatir el choque que cualquier otra potencia o conjunto de ellas, en legal o ilegal competencia con este primer poder, pudiera descargar sobre él. Asimismo no olvido que el estado de la plataforma industrial y del "complejo militar" del Perú de aquella época, era de un evidente atraso con respecto al que pudieran disfrutar otras otras naciones de la órbita europea o los Estados Unidos, debiendo de ampararse en la mayor experiencia y mayor grado de desarrollo que poseían estas precipitadas naciones.

Sin embargo, dejándome deslizar una vez más sobre este asunto, incidiendo de nuevo sobre esta cuestión, y apartándome desde ahora de Romero y Werlich, por supuesto sin despreciar u obviar sus muy esclarecedoras aportaciones, creo llegado el momento de aventurarme yo también el problemático y resbaladizo terreno de las hipótesis históricas. En primer lugar expondré que, al igual que los dos anteriores autores confiesan su impotencia en probar la participación de sus descubiertos personajes en las acciones militares del 2 y 5 de mayo, yo me hallo bruscamente detenido ante un muy similar contencioso. La magnífica documentación que he obtenido, la que en mi opinión justifica la edición de esta monografía, no brinda la necesaria y deseable continuidad que se le ha de exigir a un legajo o serie documental, interrumpiéndose bastante antes de la fecha de nuestro interés o comenzando un año más tarde, impidiendo con ello el poder resolver el litigio planteado hace más de siglo y cuarto.

El armazón general sobre el cual se edifica mi esquema podría así resumirse.

1.- Botes-Torpedos o canoas explosivas . [20]

a) Me consta la presencia de, al menos, dos extranjeros (John Griffen y John Pugh), presumiblemente norteamericanos, de

20.- Apéndice Documental (b)

los cuales desconocemos cualquier dato biográfico, que se encontraban enrolados en 1867 y 1868, como "Maquinista" en los "Botes Torpedos Nº 1, 2, 3, y 4" existentes, "Al Ancla", en el puerto de el Callao, en los años antes citados.

b) El comandante de estas unidades de guerra o medios de bélica represalia era, en la época considerada, el alférez de fragata D. Vicente Espinoza, marino éste cuyo expediente u hoja de servicios lo sitúa en las fechas 2 y 5 de mayo a bordo de dos diferentes buques de la Armada del Perú. [21]

c) Ninguna de estas informaciones casa o se puede encartar con las ofrecidas por Romero o Werlich.

2.- Máquinas Infernales o minas o torpedos. [22]

a) En mayo de 1864, un acreditado ingeniero granadino, D. José Cornelio Borda, ofrece altruístamente al Gobierno del Perú el secreto que él dice perfectamente conocer, sobre los más eficaces medios de defensa de los cuales una nación agredida puede, con facilidad, proveerse contra el ataque o rapacidad de una potencia extraña a la América. Estos artefactos, que el propio Borda nomina como "máquinas infernales submarinas", serían sumergidos en la bahía de el Callao y se harían detonar al paso de las naves agresoras, en este caso, los buques de la Escuadra del Pacífico. Las pertinentes autoridades políticas de la República, ante este generoso y espontáneo ofecimiento, contestan al promotor, descargando su responsabilidad en el pertinente dictamen que sobre su pretensión, lleve a efecto una calificada Junta técnica que habría de constituirse con la presencia de diversos ingenieros del Estado y jefes de marina.

21.- Apéndice Documental (c)

22.- Apéndice Documental (d)

b) El ingenio que Borda (y su socio D. Manuel López, "ciudadano de los Estados Unidos de América") promueve, por la descripción que de él facilita en su "Presupuesto", se corporiza en una muy primitiva mina de inmersión, activada por el influjo de corrientes eléctricas proporcionadas desde tierra por equipos a propósito.

c) La mencionada Junta considera imprescindible practicar una prueba a escala con dos modelos de muy reducidas dimensiones y carga explosiva a fin de poder deducir *in situ* las pretendidas virtudes y efectos de las máquinas que el técnico granadino invita a construir. También, estima que ciertos cálculos por el mismo efectuados podrían revelarse como erróneos, advirtiendo además, sobre la duda que suscitaba la planificación táctica en lo que hace referencia al número, colocación, distancias y sistemas de encendido de los artefactos.

d) Borda, ante las renuencias, suspicacias y manifiestos retrasos que su ingenio suscita a la Junta Técnica se decide, sibilinamente, a emplazar a las autoridades gubernamentales a reconsiderar su actitud ante su invención, refiriendo que, de no ser así, podría "el Gobierno", dice él, aunque yo leo él mismo, "ponerlo en conocimiento del público por medio de la prensa".

e) Aprobado el presentado "Presupuesto", autorizado el gasto demandado y contando con el reglamentario "visto bueno" de la Junta, se ordena la construcción de las dos "máquinas infernales" y se indica un plazo para la realización de las pruebas y ensayos de los artefactos y de los medios ópticos que permitan coordinar, a satisfación de las partes interesadas, el momento de la explosión con el del paso por encima del ingenio del buque a destruir.

f) Ordenada la experiencia práctica, ésta no se lleva a cabo por discrepancias surgidas en cuanto al exacto coste de los artículos precisos para la construcción de las dos máquinas a escala.

g) Borda ruega al Sr. Presidente de la República responda a sus peticiones pues, de no hacerlo, deberá solicitar "Se me mande devolver los expedientes formados sobre este particular".

h) El Ingeniero del Estado, tras examinar el "Presupuesto", expone que lo halla "muy justo y razonable".

i) El tan manoseado expediente es reclamado para ser nuevamente remitido a la Comandancia General de la Marina al objeto de que la Junta Técnica "amplie el informe que tiene emitido, en términos que hagan conocer, no solo la utilidad, sino también la posibilidad de llevar a cabo el proyecto".

j) La mencionada Junta, ante este requerimiento contesta escudándose en su desconocimiento sobre los auténticos precios de los artículos que se estiman precisos para la inmediata construcción de las "máquinas", descargando su responsabilidad sobre el interesado, es decir, sobre el propio Borda.

En este espectacular punto se agota el legajo sobre las minas, apareciendo Borda, a partir de este momento preparándose para rayar piezas de a 68 libras. ¿Por qué esta interrupción? Permítanse algunas conjeturas al respecto:

1.- En el caso de haber sido rechazadas sus "máquinas infernales", en el supuesto de haber estimado la Junta que habrían de ser inútiles, debería de constar el reglamentario y negativo informe en consecuencia.

2.- De haber sido rehusadas sus "máquinas", Borda podría haberse dirigido hacia Chile, intentando convencer o interesar a aquel Gobierno de la bondad de las mismas. ¿No incidía constantemente que su motivación personal y política era el respeto a la soberanía americana frente a agresiones extrañas al Continente? ¿No amenazaba con difundir por medio de la prensa su proyecto?

3.- Si se aceptó la realización de las experiencias y si éstas resultaron positivas, se comprende el silencio hallado en el expediente,

debido a una doble consideración: secreto militar y carácter vil de estas armas.

4.- Si sus minas fueron despreciadas, no ocurrió lo mismo con su cualificación profesional, siendo aceptados sus servicios para la realización de otras obras de carácter militar.

5.- Si el 2 de mayo de 1866 la bahía del Callao aparecía minada y Borda era uno de los más competentes técnicos en la materia, se ha de disculpar este absoluto mutismo.

Por último, ¿sería un disparate o podría resultar una pertubadora reducción al absurdo la de estimar, como probable, lo que, en los puntos que siguen, expongo?:

1.- ¿Por qué hemos de suponer que las minas (o "maquinas infernales submarinas") instaladas en la bahía de el Callao han de ser hijas de otro padre que no sea Borda?

2.- ¿No presentó este ingeniero granadino un razonado proyecto, un "presupuesto", una prestación altruista de sus servicios profesionales (que llevó hasta su muerte en combate)?

3.- ¿Estas controvertidas minas que son izadas a bordo de su nave por el Almirante Pearson, en qué se diferencian substancialmente de las diseñadas dos años antes por el ingeniero Borda?

4.- ¿Si a Borda le fueron rechazadas sus minas, por qué le serían autorizadas a otros? ¿Borda contaba ya con el respeto y la estimación precisa y nadie dudaba ni de su fe en la causa ni de su capacitación técnica? Borda, en suma, no era un mercenario, un aventurero, sino un viejo aliado, un camarada de armas

5.- ¿No resulta más lógico pensar que los experimentos efectuados con las dos minas a escala fueron satisfactorios, comenzándose la inmediata fabricación de un número indeterminado de estos artilugios defensivos, en prevención del cariz que pudieran tomar los acontecimientos en el futuro? Si así fuese, quedaría a conveniencia explicado el corte que se advierte en su expediente.

6.- Si sus experiencias cosecharon un fracaso no llegaría bien a entenderse cómo el Gobierno del Perú podría, una vez más, depositar su confianza en una persona que había demostrado palpablemente su incompetencia profesional, obligando a perder tiempo, a distraer medios económicos, materiales y personal civil y militar, en juegos más propios de niños. No creo insensatas a las autoridades políticas y militares peruanas como para exponerse por segunda vez a un infortunio entregando su escasa y preciada artillería de a 68 libras para que la rayase un incompetente o un visionario.

7.- De ser cierto, de aceptar lo anterior, estas minas podrían haber sido aquellas que Hovey manifestó fueron colocadas por personal peruano la noche antes de la acción.

Lamentablemente, todas las demás versiones ofrecidas se basan en fuentes secundarias, no disfrutando ninguna de ellas de la coherencia y continuidad que en ésta de Borda se advierte, deviniendo tan sólo en opiniones procedentes de personajes que no participan directamente en los prolegómenos o preparación del combate que se disputaría en el segundo día del mes de mayo.

¿Qué conclusiones podemos extraer de este documental rosario que ha extraviado sus perlas finales? Ciertamente pocas y además, desconsoladoras.

1.- Nada de lo expuesto certifica que estos ingenios se certifica se construyesen y, por supuesto, mucho menos que ellos fuesen los hundidos en la bahía de el Callao en las proximidades del 2 de mayo de 1866.

2.- Tampoco este legajo demuestra que Borda fuese el ingeniero constructor de los artefactos explosivos, aun cuando las similitudes advertidas entre los por él propuestos y los rescatados de las aguas del Callao tras el 2 de mayo, resultan tan evidentes, que invitan a entrar en lógica y razonada sospecha.

3.- Ninguno de los nombres o grupos mencionados por el profesor Werlich se relaciona con la persona de José Cornelio Borda o con la de su norteamericano socio, Manuel López.

4.- El granadino ingeniero y militar sí continúa prestando servicios profesionales a la República del Perú, a su Armada y Ejército, hasta el preciso momento del 2 de mayo de 1866 en que fallece durante el combate.

5.- Borda, en unión con los también ingenieros Felipe Arancibia y el polaco Ernesto Malinouski, participa plenamente en la coordinación y dirección del levantamieto de la defensa de la Plaza del Callao.

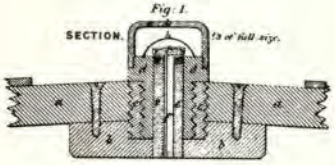
Dando con lo anterior por finalizada toda digresión sobre la materia, pasaré inmediatamente a recoger algunas de las principales manifestaciones que avalan el empleo de estos ingenios en el combate del 2 de mayo de 1866.

Una última prevención al lector. No pretendo hilvanar exhaustivamente los acontecimientos y desarrollo de la acción defensiva u ofensiva realizada por estas máquinas, sino sólo transcribir con absoluta fidelidad un número no desdeñable de testimonios que, espero, certificarán su empleo en el día y campo escogido.

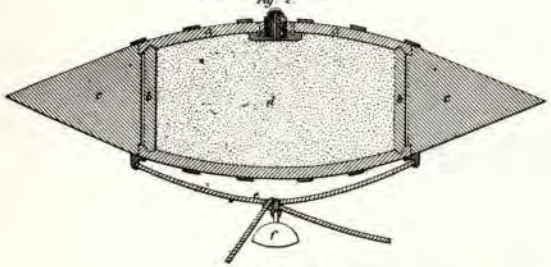
FRICTION – TORPEDOES.

Fig: 1.

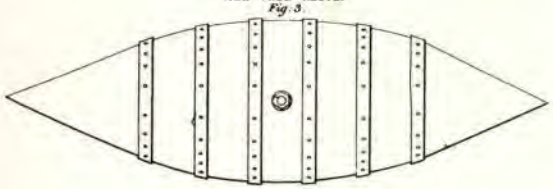
SECTION. ½ of full size.



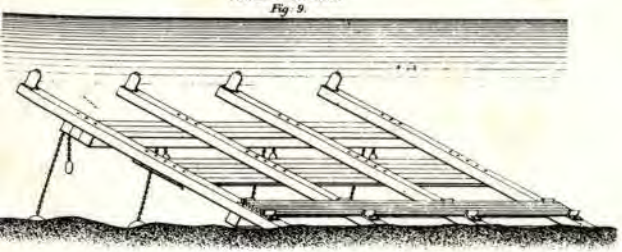
SECTION. ½ of full size.
Fig: 2.



VIEW FROM ABOVE.
Fig: 3.



FRAME TORPEDO.
Fig: 9.



SECTION. ½ of full size.
Fig: 6.

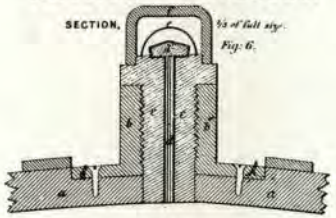
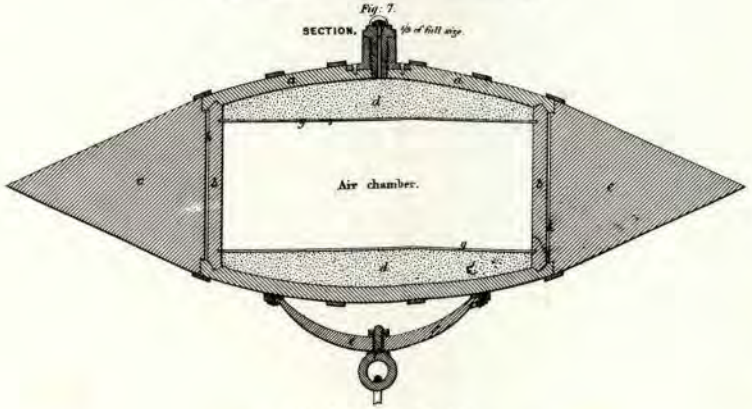


Fig: 7.
SECTION. ½ of full size.



VIEW FROM ABOVE.
Fig: 8.

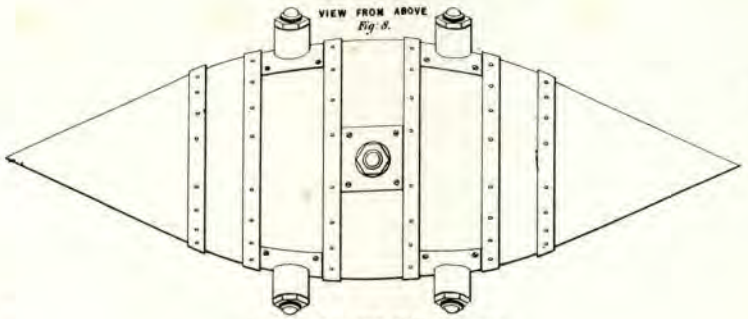
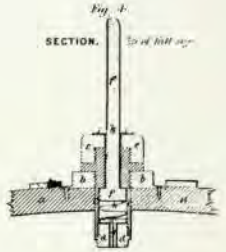
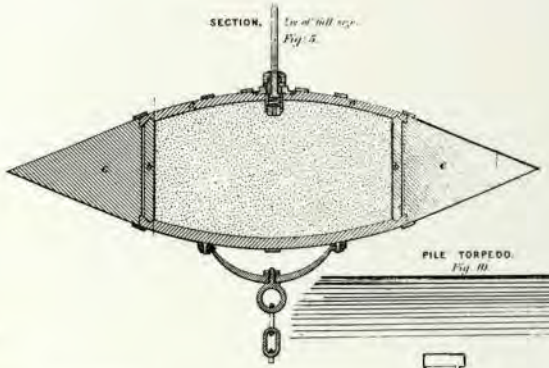


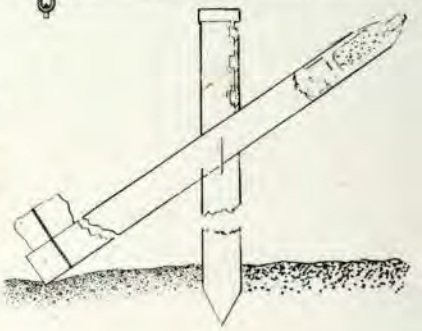
Fig: 4.
SECTION. ½ of full size.



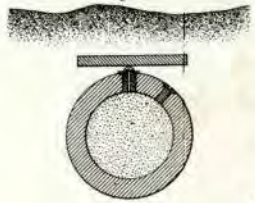
SECTION. ½ of full size.
Fig: 5.



PILE TORPEDO.
Fig: 10.

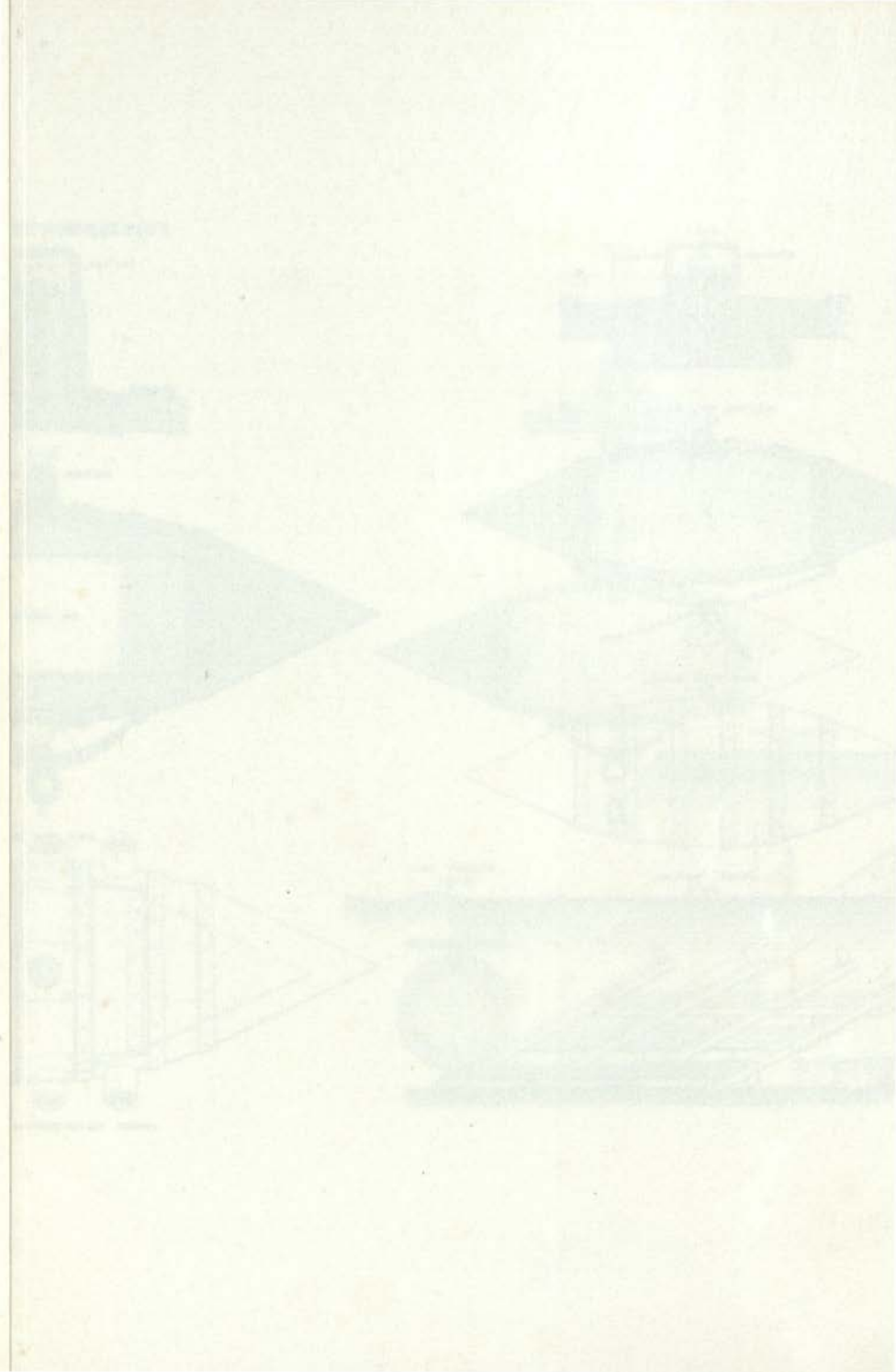


LAND TORPEDO.
Fig: 11.



LONDON. E. & F. N. SPON. 48. CHARING CROSS.

Torpedos de percusión de uso en la época [Von Scherla, ***Atreatise on Coast Defence****, Londres 1868]*



MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas

II Parte

Apéndice Documental

II Parte

Apêndice Documental

Apéndice Documental

Toda la inédita documentación aportada en este Apéndice Documental, sin embargo y a pesar de su notable importancia, no ayuda a demostrar texativamente que las minas que en esta acción militar se emplearon fuesen de la invención y paternidad del mencionado ingeniero D. Cornelio Borda pero, inequívocamente, tras la detenida lectura y consulta de esta información, bien puede objetivamente presuponerse, que los mecanismos y artefactos bélicos allí utilizados, de no ser de su autoría (presunción ésta última de la cual cada vez me afirmo más en considerar como discutible), en muy poco podían diferir de los especificados en el "Presupuesto" citado. Asimismo, tampoco podemos desconocer que el incipiente estado de los co nocimientos científicos de la época, en lo que a la electricidad se refiere, no podían ofrecer mucho más de lo descrito, es decir, la detonación de cargas explosivas mediante la inducción eléctrica. Sirva esta precisión, igualmente, para los "Botes-Torpedos", ya que todo lo que sobre ellos consta aparece datado con posterioridad al 2 de mayo de 1866, no habiéndose podido localizar informaciones anteriores a esa fecha; la búsqueda de los nombres que constituyen las dotaciones de esos botes tampoco ha servido para facilitar una mayor concreción o luz a los hechos pues, como ha podido observarse, no se han ubicado expedientes personales de ninguno de los componentes de estas mínimas tripulaciones (indudablemente debido a su carácter de personal "mercenario" o contratado, de nacionalidad no peruana, presumiblemente antiguos "confederados" norteamericanos o, en el caso de los naturales del país, debido a su ínfima cualificación profesional: marineros, carboneros y fogoneros), salvo en lo que respecta al oficial que aparece como comandante de una de estas naves, D. Vicente Espinosa, el cual, el 2 de mayo de 1866, consta en su expediente personal como prestando sus servicios militares a bordo de uno de los buques que defendieron el puerto del Callao (vapor **Colón** o monitor **Victoria**).

a. Observaciones sobre el combate del 2 de mayo de 1866, hechas por el Ing. Felipe Arancibia. Lima, 14/5/1866, Biblioteca Nacional del Perú, Lima.

Observaciones

1.- La fragata blindada **Numancia**, se ha acercado á nuestras baterias, cuanto le ha sido posible, puesto que tres veces tocó tierra. Estaba entonces á mil quinientos metros (1500 m) de los fuertes del Sur. [23]

2.- El poco efecto que, a esa distancia, han causado nuestros cañones de grueso calibre sobre el blindage de dha. fragata, es notorio: el proyectil que mas ha hecho, ha atravesado la plancha de hierro y se ha quedado en la capa de madera.[24] Este proyectil es sólido y de quinientas libras.[25] (Sistema Blakely).

23.- La distancia real fue bastante menor a la aquí indicada. la **Numancia** se aproximó hasta los 1000 metros, dejando por su popa el campo minado, que aparecía emplazado a unos 1300 metros de la playa. Si no se hubiese acercado a menos de los 1500 metros que el ingeniero Arancibia indica, nunca podría haber cercenado con su hélice parte del cableado eléctrico del mismo. Esta nave se colocó sobre las 5 brazas, prácticamente su calado absoluto, empotrándose por tres ocasiones en el fondo de la bahía, hecho que, carta náutica en mano, evidencia la distancia de aproximación del blindado con respecto a tierra.
Otras naves españolas procedieron de igual manera, sobrepasando la línea de las cuatro brazas, llegando a rascar los fondos de la rada. Topete, comandante de la fragata **Blanca**, al regresar al puente de su buque tras ser atendido en la enfermería de las heridas producidas en el trascurso de la acción, anunció a los defensores su nueva presencia en el buque, siendo perfectamente escuchado desde tierra.

24.- El proyectil mencionado impactó sobre el agua, proyectándose violentamente contra la faja acorazada del blindado, la cual traspaso (13 cm.), horadando prácticamente la totalidad del espesor del durísimo soporte de madera de teca (salvo 6.8 cm.), rechazando éste el proyectil que cayó a las aguas.
A este respecto debo remitir al lector a una obra de próxima publicación en España (Editora Naval), titulada: **El Combate del 2 de mayo en el Callao, Conclusiones Tácticas y Técnicas**, de propia autoría, en la cual, minuciosamente y haciendo uso de información, en su mayor parte, inédita, rastreo la artillería española y peruana, sus calibres, pesos de andanadas, impactos .... y toda clase de datos nunca tratados o recogidos en otras ediciones referentes a esta acción militar.

25.- Dos evidencias he de destacar de esta afirmación, la una acertada, la otra errónea: a) 500 y no 450 libras como reiteradamente otros autores persisten en

Reflecciones

1.- Si ese proyectil hubiese sido hueco y explosivo, por percusión ó por fricción, el daño que su exploción hubiese causado en la fragata, habría sido irreparable; [26] pero ¿que nos obliga á creer que el proyectil, siendo hueco, hubiese penetrado? [27] Y, admitiendo que á esa distancia de mil quinientos metros, penetre y atraviese el blindage **Numancia** ú otro igual ¿lo atravesaria aun á dos mil ó a dos mil quinientos metros? Con seguridad: no.

2.- Bien pues, si el enemigo vuelve al Callao, decidido á vengar su derrota, (y necesario es ponerse en ese caso) no espondrá otra vez infructuosamente sus buques de madera, al efecto destructor que, sobre ellos, ejercen nuestros proyectiles de trescientas y de quinientas libras; pero sí, vendrán con buques blindados que, poniendose á dos mil ó dos mil quinientos metros de nuestros cañones, puedan inpunemente incendiar y destruir el puerto, por encima de nuestros fuertes.

3.- El efecto de los torpedos lo hemos visto ya: su empleo no podrá nunca ser sino un accesorio de la defensa.

4.- No se sabe hasta que punto pueda asegurarse que nuestra escuadra se hallará en la bahía del Callao, en el momento que el enemigo escoja para atacar el puerto. La escuadra no forma una defensa local, y puede, en ciertos casos, tener otra misión que le impida llegar á tiempo.

---

unos a los otros; y b) Arancibia equivoca su apreciación ya que el proyectil a que se refiere no fue Blakely de a 500 libras, sino un Armstrong de a 300 [Iriondo: 242-243].

26.- Coincidiendo plenamente esta apreciación técnica con la ofrecida por el minucioso Teniente de Ingenieros de la Escuadra del Pacífico, D. Eduardo Iriondo. La **Numancia**, a pesar de ser buque provisto de los novedosos compartimientos estancos, quizás no hubiera sido capaz de absorber una vía de agua de la importancia de la presumiblemente producida por el balazo que nos interesa.

27.- Lo más probable es que se hubiese fragmentado en una enorme cantidad de medianas y pequeñas esquirlas metálicas, no produciendo daños que pudieran colocar a la fragata en una situación de riesgo.

Concluciones

1.- Para que la defensa del Callao pueda pues ser eficas contra un ataque de buques blindados, es de necesidad que tenga, como parte integrante de ella, y en ciertos casos, como parte principal, un medio de disminuir la distancia que separa el ataque de la defensa; es decir: baterias flotantes ó cañoneras, blindadas también, y armadas, en todo caso, con cañones de grueso calibre.[28]

2.- Si las potencias de Europa y Norte-America, nos reusan dhos. recursos, será, en la hipótesis mas favorable, porque tambien los reusen á nuestro enemigo actual, en cuyo caso no tenemos que temer, [29] o mejor dho. no podemos esperar sino un nuevo 2 de Mayo, quisas) mas decisivo y mas glorioso. [30]

28.- Referencia indudable a las acreditadas baterías flotantes francesas y a los famosos monitores aparecidos en la Guerra de Secesión norteamericana. Persiguiendo este pensamiento, el Perú, adquirió dos unidades, dos monitores norteamericanos, cuya derrota hasta el mar peruano constituyó una larguísima odisea digna de ser documental y literalmente relatada (blindados éstos que a su paso por las aguas cubanas contaron con la discreta y siempre atenta presencia escrupulosa vigilancia de la fragata blindada española **Tetuán**; este buque, en ningún momento intentó librar combate con los mismos, demostrando que España consideraba como plena mente agotada la Campaña del Pacífico).

29.- Indudablemente Arancibia ejercía como ingeniero y no como político o diplomático, pues sus razonadas observaciones, en lo que a este apartado respecta, no puedo compartirlas, es más, me parecen absurdas. En primer lugar el complejo militar-industrial español era, infinitamente, más moderno, pujante y desarrollado que el casi inexistente en el Per. En segundo lugar el juego de alianzas e intereses mundialistas imperante en esa época, favorecía, sin lugar alguno a duda, a la isabelina España y, en tercer lugar, pronto se comprobaría como la "aliada" República de Chile y el "enemigo" Reino de España, desbloquearon, de mutuo y comun acuerdo, diversas unidades navales que se encontraban en construcción en astilleros bitánicos, despreciando u obviando toda oportuna consulta la primera para con el Perú, nación aliada y amiga frente a España.

30- ¿Por qué este quizás? Quizás presupone duda. Acaso existía sospecha cierta de haber terminado el combate, como algunas inacabadas partidas de ajedrez, "en tablas".

3.- Pero, como somos mas pequeños, como tenemos influjo en esas grandes Naciones, es necesario que por nuestra actividad logrémos conseguir lo mismo, y aun mas, que nuestro adversario por sus relaciones y simpatias.

4.- Esta actividad, debe tomar un incremento. aun mas considerable, si posible es, con la idea de que si la España carece hoy de medios de ataque, [31] como nosotros carecemos de medios de defensa, hay otras Naciones cuyo poder marítimo nos amenaza constantemente. [32]

———— o ————

b.- Expediente sobre los botes- torpedos, Archivo Histórico de Marina, Lima.

1) Botes Torpedos. Lista de Revista de Comisario que pasa el Comandante de los Espresados en el dia de la fecha.

Oficial de Guerra. Comand.te Alferez de Fragata D. Vicente Espinosa.

Al Ancla Callao. Nov.bre 14 de 1867. Vicente Espinosa [firmado]. Conf.me [firma ilegible]. Mayoría de Ordenes. Callao [sellado].

2) Lista de rivista [sic.] de Comisario que pasa el Maquinista del **Bote Torpedo Nº 2.**

Clase	Nombre	Destino
4º Maquinista	Juan Pugh	Encargado de la Maquina del espresado

31.- Una detenida consulta al hispano **Estado General de la Armada** puede, con facilidad, desvanecer dudas en este sentido.

32.- ¿A qué países pudo referirse el ingeniero Arancibia? ¿Estados Unidos, Chile ...?

Al ancla Callao Noviembre 14/867, Juan Pugh, Maquinista [Firmado]. Conf.e. [firma ilegible].

3) **Botes Torpedos Nº 1, 2, 3 y 4.** Lista de la Revista de Comisario que pasa el Comand.te y Tripulacion de los espresados en el dia de la fecha.

Oficiales de G.rra: Comand.te Alferez de Fragata Vicente Espinoza
Maquinistas: 4º Maquinista John Griffen, id. id. Contratado pa. el rio **Tumbes** John Pugh
Marineros: Manuel Villegas, Francisco Senda
Fogoneros: Miguel Royli, Tomás Mora
Carboneros: Manuel Urrutia, Ylario Albornos

Al Ancla, Callao Enero 14 de 1868. Vicente Espinosa [firmado]. Es conf.e á la revista pasada por mi en el dia de la f.ha, de q. certifico. Muños [firmado]. Int.e [¿Intendente?]. Galindo [firmado]

———— o ————

c) Extracto del expediente personal u hoja de servicios del teniente primero graduado Vicente Espinosa (2 de mayo de 1866 y otros datos de interés), Archivo Histórico de Marina, Lima.

1) Foja de servicios del teniente segundo Vicente Espinosa, Callao 8/6/1872. [33]

El Teniente 2º de la Armada D. Vicente Espinoza su pais Piura su estado Casado su edad 37 años, sus servicios y circunstancias, las que expresan.

33.- Espinoza, de su puño y letra, certifica su presencia a bordo del Monitor **Victoria** durante la acción naval del 2 de mayo de 1866, procedimiento que, en mi opinión, adquiere un tinte un tanto insólito. Lo normal, considero, habría sido que su comandante en la nave aludida, un superior o un igual atestiguasen un hecho de la trascendencia como el relatado.

Buques y destinos en que ha servido.	Años	Meses,	Dias,
Separado por no haber aceptado la Dictadura			18
En el Monitor **Loa** bajo las ordenes del Capitán de Corbeta D. Juan M. Garrido			17
En el Monitor **Victoria** id, de id, del S. Capitan de Corbeta D. Antonio Baldivieso			2
En el Vapor **Colón** bajo las ordenes delS. Teniente 1º D. Patricio Iriarte	2		4
En transito para Valparaiso en comision del servicio			14
En el Minitor **Huascar**			10
En la fragata **Yndependencia** á ordenes del S. Capitan de Fragata D. A. Garcia y Garcia	2		4
Enjuiciado por no haber querido servir bajo las ordenes del Sor. - Tucker	6		8
Separado del servicio á causa del juicio anterior			18
Llamado al servicio y destinado al Monitor **Victoria**	5		4
Al mando de cuatro lanchas a vapor	5		8
Abonos: Por la campaña y Combate del 2 de Mayo contra la Escuadra Española	1		6

Campañas, y acciones de guerra en que se ha hallado. La del Año de 1866 Contra España.

Combates: El del dos de mayo de 1866 á bordo del Monitor **Victoria** de cuyo buque era Capitan de Corbeta D. Juan A. Valdivieso y bajo las ordenes del Sor Capitan de Navio Comandante General de Escuadra Dn. Lizardo Montero

——— o ———

En el libro copiador de liquidaciones de ésta Mayoria, existe una, practicada en 15 de Febrero del presente año, signada con el Nº. 7, en el cual se especifican los servicios prestados por el Teniente 1º. gra.do Don Vicente Espinoza, y cuyo tenor es el siguiente:

		Años.	Meses.	Dias.
1865	Por el tiempo que especifica sirvió en el Fuerte San José en el puerto de Arica;por el de la columna de artillería, organizada para marchar á Moquegua, á órdenes del Contra Almirante Montero, Comandante en esa época; por el tiempo que sirvió en la Fragata **Amazonas**, en ésta Mayoria no hay comprobantes			
1865	Diciembre en el Monitor **Loa**			1
1866	Enero a Marzo, **Victoria**			3
	Abril y Mayo, vapor **Colon** [34]			2
	En tránsito á Valparaiso, en el **Huascar** y en la **Independencia** de Junio á Agosto			3
	de fines de Agosto á Dic.bre enjuiciado por la cuestión Tucker			4

34.- Segun este apunte, en las fechas de nuestro interés, Espinoza habría permanecido embarcado en el **Colón**, no en el monitor. ¿Por qué esta discrepancia?

1867	Enero y Febrero enjuiciado por la cuestion Tucker y absuelto y puesto en libertad el13 de Febrero, comprendiéndole el articulo 22 al 24 del Título 6º. tratado 3º. de las ordenanzas del Ejército.	2
1867	En el **Victoria** de Marzo á Agosto	6
" "	De Comand.te de la lancha torpedera de Set.bre á Dic.bre	4
1868	De Comand.te de la lancha torpedera por Enero y Febrero	2

———— o ————

2) Foja de servicios del teniente primero graduado Vicente Espinosa, Lima setiembre/1866.

El ten.te 1º. g.do [graduado] de la Armada D. Vicente Espinosa su edad 52 años, su pais Piura su salud buena su estado Casado sus servicios y Circunstancias los que se expresan.

Buques y destinos en que ha servido	Años	Meses	Dias
A cargo de cuatro lanchas á vapor pa. torpedos	5	8	

Campañas, Batallas y acciones de Guerra en que se ha hallado. Lá del año de 1866 contra la Escuadra Española y el Combate del 2 de mayo del mismo año, á bordo del Monitor **Victoria** de cuyo buque fué Comandante el S. Cap.tn de Corbeta D. Juan A. Baldivieso y á Ord.s del Cap.tn de Navio, Comd.te Gr.al de la Escudra D. Lizardo Montero.

La Campaña contra la Escuadra Chilena, varios encuentros nocturno con las lanchas torpedos de esta siendo Comd.te de la lancha **Arno** y la asistencia á todos los bombardeos del Callao.

———— o ————

3) República Peruana. José Balta, Presidente Constitucional de la República.

Por cuanto el Congreso Nacional ha concedido el título de Benemérito á la patria en el grado heróico, el uso de una medalla de honor, y el de un escudo en la manga del brazo izquierdo á los denodados mantenedores de la integridad de la República, que en las baterias y buques combatieron en el Callao el 2 de Mayo de 1866 contra la Escuadra Española:

Por tanto: he venido en expedir el presente Diploma al Teniente Segundo Don Vicente Espinosa para que pueda usar, con aquel dictado, la medalla y el escudo que concede á los de su clase la ley de 26 de Enero último, como una muestra de la gratitud nacional por el valor heróico que desplegó en esa memorable jornada.
Dado en la casa de Gobierno en Lima á 20 de Setiembre de 1869. José Balta [firmado] J.G. Balta. [firmado]

d.- Expediente sobre las "máquinas infernales", Archivo Histórico de Marina, Lima.

1.- Borda al Ministro de Guerra y Marina, Lima 23/5/1864

Ex.mo Señor.

J. Cornelio Borda, natural de la Nueva Granada, ingeniero, antiguo alumno de la Escuela Central de Francia, y externo de la Escuela Politécnica, antiguo Director del Observatorio Astronómico de Bogotá, por decreto especial del Congreso de la Nueva Granada, y Coronel de Artilleria é ingenieros de aquella República; tiene la honra de dirigirse a V.E. ofreciendo, (sin pretenciones de sueldos, empleos, contratas, ó destinos de lucro propio) como ciudadano americano, sus servicios personales y profesionales para que los emplée como á bien tenga el gobierno del Perú, en las actuales circunstancias.

Persuadido, como lo está el infrascrito, que la Union-americana de las diferentes nacionalidades, y la Union de los partidos políticos al rededor de los gobiernos establecidos en cada una de las diferentes secciones, son indispensables para llevar pronto á cima el castigo que justamente merecen los invasores españoles; se hace su deber, de haceros la manifestación, de que está pronto á defender y sostener á todo trance, la nacionalidad y gobierno del Perú.

Tambien me atrevo Excmo. Señor, á poner en vuestro conocimiento, un medio de defensa ya empleado en otras ocasiones,[35] y que tal vez tendria buenas aplicaciones para la defensa de los puertos del Perú. V.E. podrá examinarlo y acordándole la importancia que hoy pueda tener, y [tachado en el original] juzgue lo que en ese sentido pueda hacerse.

Si como parece seguro, la escuadra española llega á venir á cualquier puerto de la República, y mas probablemente al Callao, con el objeto de hacer intimaciones al gobierno, ó atacar la flota y fuertes que defienden dicho puerto, no parece dificil Exmo. Señor, que pudieran tomarse disposiciones para hacer volar los buques enemigos, por una disposicion especial.

Si V.E. lo estima útil yo podria comprometerme á hacer construir bajo mi dirección 20 ó más máquinas infernales submarinas que se colocarian en la bahia, distribuidas como á bien lo juzgara el almirantazgo para que en las maniobras pasaran por sobre ellas los buques de la escuadra enemiga. Estas máquinas se harian estallar desde uno de los fuertes por una comunicacion eléctrica.

Con un teodolito de los que debe tener el gobierno se averiguaria desde uno de los fuertes, por medio de azimut y ángulo de

35.- Referencia clara a la Guerra Civil Norteamericana.

depresión el momento en que un buque pasara por sobre cualquiera de estas máquinas para instantáneamente producir su explosion. El azimut, y el ángulo de depresion serian las cordenadas de los puntos en donde estarian colocadas las minas infernales [36].

Cada máquina infernal podria componerse de una bomba de hierro sumergida á poca distancia de la superficie del agua, la bomba podria tener un metro de diametro, con un espesor de un decímetro en sus paredes y completamente cargada de pólvora. En esta circunstancia ella tendria 1983 Kilógramos, ó apróximadamente dos toneladas de hierro, y 268 Kilógramos de pólvora, ó 21 1/2 arrobas de pólvora.

Creo que si el Gobierno suministrara la pólvora, no saldria costando mas de 1000 pesos

Por otra parte, ofrezco gratis mis servicios para dirigirlas, colocarlas, &., el infraescrito. Si el gobierno lo estima conveniente, no habria inconveniente para que, el que esto propone hiciera, previamente un experimento en pequeño.

Quizás ántes de un mes, [37] podrian estar colocadas tan útiles medios de defensa y ataque al mismo tiempo.

Decreto a la solicitud anterior, Lima 1/6/1864.

36.- Es decir las minas o torpedos .Es curioso constatar o detenerse a pensar en la sugerente belleza que emana de algunas palabras y enmascaradas definiciones de época: máquinas infernales, cañones monstruos.....

37.- Muy alegre cálculo indicaba el Sr. Borda, tal y como más adelante podremos comprobar. Burocrasia y falta de toda clase de materiales y útiles para la construcción de estas máquinas decidirían, en última instancia, plazos más ajustados a la realidad del país.

El Gobierno agradece debidamente el rasgo de patriotismo y el generoso ofrecimiento que caracterizan esta propuesta; y á fin de satisfacer al Jefe Granadino en lo que solicita, ántes de acometer su empresa, pase al Contra Almirante Comandante General de Marina para que informe, tan luego como oiga la opinion de una junta de ingenieros que constituirá al efecto y ante que el recurrente demuestre facultativamente los procedimientos de su plan; á fin de que, visto este informe, se proceda á practicar por el proponente y de cuenta al Estado, el esperimento en pequeño que dé á conocer la importancia de su aplicacion. Póngase por el Oficial de partes en conocimiento del Jefe Granadino Borda el giro que se dá por este decreto á su solicitud.

Firma ilegible

——— o ———

2) Borda y Manuel López al Ministro de Guerra y Marina, Lima 1/6/1864

Exc.mo Señor.

Los infraescritos Manuel López ciudadano de los Estados Unidos de América y José Cornelio Borda ingeniero civil y militar antiguo alumno de la escuela central y de la escuela Politécnica de Francia, Coronel de artillería y de ingenieros de la República de los Estados Unidos de Colombia, ante V.E. respetuosamente esponen que como ciudadanos de las diferentes secciones de América interesados por el honor ó buen nombre de la nación Peruana, y deseosos de contribuir en cuanto les sea posible al castigo de los piratas españoles, que han ultrajado la dignidad é insultado el pabellon de la República con el hecho perpetrado el 14 de abril de las Islas de Chincha, someten á la alta consideración de V.E. la propuesta siguiente:

Lopez i Borda se comprometen

1º á construir treinta máquinas infernales explosivas conteniendo cada una bajo cubierta de diez quintales de hierro, veinte quintales de pólvora.[38]

2º Estas máquinas serán flotantes [39] y sumergidas bajo la superficie del agua á la profundida que se estime conveniente.

3º Se colocarán dichas máquinas distribuyéndolas en la bahia del Callao en un radio que no pase de 1/4-, un cuarto de legua de los fuertes, en los puntos que al efecto determine el Almirantazgo.

4º Se montará tambien en uno de los fuertes, y en el punto que se crea adecuado, el aparato eléctrico, conductores, electrodos, exitadores, bobina electro-galbánica, y demas enseres que se necesitan para desde de allí producir la inflamación y explosión alternativas de cada una de las máquinas infernales.

5º Se montará ademas en el mismo fuerte otro aparato [40] que sirva pa. 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 ¡ colocado á satisfacción del Gobierno, haciendo las esperiencias prévias que para el efecto se necesitasen en el término de cuarenta dias, contados desde la fecha en que se firme este contrato.

7º Los contratistas se obligan á enseñar é instruir dos oficiales que el Gobierno designará, en el mando y uso de dichos aparatos.

38.- Proporciones éstas muchas más lógicas y coherentes que las en un primer oficio relacionadas (2,000 Kg. de hierro y 268 kg. de pólvora.

39.- La dificultad de hacer flotar tan pesada masa de hierro y pólvora es evidente. Más lógico sería colocar estos ingenios directamente sobre el fondo de la bahía ya que ésta posée un mínimo calado ó en su caso, sobre los pilotes o camas contruíds al efecto que, además, de fijarlas más solidamente, contribuirían con puntual eficacia a acercar el explosivo al buque a ofender, evitando asimismo indesados desplazamientos por corrientes marinas o por uñas de anclas o rastras.

40.- Teodolito.

El Gobierno se obligará por su parte:

1º A dar á los contratistas la cantidad de pólvora de mina [41] que se necesite pa. las espresadas máquinas.

2º El Gobierno pagará cuatro mil pesos por cada una de las máquinas indicadas.

3º Las condiciones del pago serán, veinte mil pesos al firmarse este contrato, y el resto, el dia que se haga la entrega de lo espresado en esta propuesta.

Los contratistas quedan obligados á dar una fianza á satisfacción del Gobierno por los veinte mil pesos que se reciban.

4º El Gobierno queda obligado á nombrar una persona para que reuna las máquinas, tan pronto como se le de aviso que están concluidas y caso que no se reciban el dia indicado por los contratistas, se dará como hecha la entrega pa los efectos de este contrato.

5º El Gobierno se obligará ademas, á poner a disposición de los contratistas un edificio en esta ciudad pa la construccion de las referidas máquinas infernales, y una pieza de depósito para las mismas, en el Callao.

6º El Gobierno dará á los contratistas todos los permisos, facilidades y ayudas que pueda prestarles, para su colocacion en los puntos que se fijen.

Esta es la propuesta Esmo Señor. que los infrascritos tienen el honor de dirigir á V.E., persuadidos que ella le acordará toda la atención que un asunto de tanta importancia merece.

En efecto, Esc.mo Señor, es indudable que la flota Española (reciban ó nó, los ajentes de aquel gobierno la aprobacion por los hechos consumados) se presentará en el Callao; sea para intimar el bloqueo de los puertos i costas del Perú; sea para presentar al

---

41.- Explosivo industrial con capacidad rompedora. En teoría, la explosión de un artefacto de este tipo bajo una típica nave de guerra de este periodo, debería de producir su inmediato hundimiento.

Gobierno bases de arreglo apoyadas en sus cañones; ó acaso, quizá con el objeto de bombardear la ciudad y tratar de destruir la flota nacional. [42] En cualq.a [cualquiera] de estas circunstancias los aparatos de que se ha hecho mencion, serán el mejor medio de defensa y de destruccion con que el Gobierno podrá hacer volar instantáneamente los Buques de la escuadra enemiga, cualq.a que sea su tamaño, clase ó calidad. El buen suceso que se ha obtenido por este medio en muchos casos análogos, en los Estados Unidos de América, son una prueba irrefragable de su eficacia, y de la preferencia que debe dársela sobre cualq.a otro de los procedim.tos empleados pa. la defensa permanente de los puertos y bahías.

Estos aparatos, de gran duracion, no son simplemente de utilidad pasajera, sino un articulo hoy indispensable en los arsenales de toda la nacion armada en guerra. [43]

Fácil es comprender Esc.mo Señor. que estos poderosos elementos de destruccion y los principios científicos en que ellos se fundan, hayan querido mantenerse reservados por las naciones que los emplean.

Los que hoy ofrecen al Perú su aplicacion práctica de estos descubrimientos, lo hacen mas que todo Esc.mo Señor; por contribuir con su pequeño continjente al triunfo de una causa que debe escitar el justo celo y la diligente cooperacion de todo en razon verdaderamente americano.

Los infraescritos esperan que V.E. con la ilustracion i patriotismo que lo distinguen, considerará esta propuesta en sus altos consejos y la resolvera como mejor convenga.

——— o ———

42.- Convendré en que ésta se muestra como una muy inteligente apreciación político-militar.

43.- Este astuto párrafo se representa a sí mismo como una alusión técnica con indudables tintes mercantiles y propagandísticos, traicionando el subconsciente de su redactor que, al introducirlo en el texto, se funda o ampara en el principio de la valiosa modernidad y de la fructífera competencia (nosotros no debemos de ser menos que ....).

3) Borda al Ministro de Guerra y marina, Lima 4/6/1864.

Escmo Señor

J. Cornelio Borda á V.E, expone.

Que habiendo ofrecido gratuitamente sus servicios personales y profesionales al Gobierno del Perú, para que los empleara como á bien tubiera en defensa del país, hizo al mismo tiempo la indicacion de la utilidad que tendrian para la defensa del puerto del Callao, algunas máquinas infernales que el infrascrito se comprometia á construir por cuenta del Gobierno, con un gasto poco mas ó menos de mil pesos por cada una; hoy tiene el sentimiento de poner en conocimiento de V.E. que en aquel precio no se incluyó el precio del cable eléctrico submarino que cada una de ellas necesita de 1500 metros de longitud, y cuyo valor seria mayor que aquella suma; y que ademas, el precio que en aquella manifestación se indica (deducido al costo en Europa con un 25% de aumento), resulta muy inferior al que se ha obtenido por un presupuesto hecho en virtud a las circunstancias locales excepcionales. En efecto, Esc.mo Señor, habria que fabricar integramente todo, pilas eléctricas, bobinas, exitadores, eléctrodos, receptáculos, solenoides, aparato electro-explosivo, dos conductores impermeables eléctricos de 1500 metros de longitud para cada máquina, un aparato electromagnetico con todo sus enseres, otro parato para medir el azimut y la depresion horizontal &,&. A pesar de muchas investigaciones en Lima, nada de esto ha podido encontrarse.

El presupuesto hecho con los precios y datos tomados en Lima, elevaria el valor de cada máquina infernal á 4000 pesos, próximamente.-

Al hacer esta indicacion que explica la diferencia de precios entre la primera manifestacion y la propuesta posterior, el infrascrito reitera la una y la otra, sin mas modificaciones que

la correccion indicada; y hace presente á V.E. que si asociado al Senor [sic.] D. Manuel López ha dirigido una propuesta, no ha tenido en el otro móvil, que el de ofrecer al Gobierno una garantía mas de la posibilidad de llevar á cabo un sistema tan útil de defensa en las presentes circunstancias.

El que suscribe ofrece ademas á V.E. dar, sin reserva alguna, al ingeniero que se designe todos los datos, explicar todas las leyes fundamentales y describir todos los aparatos de este descubrimiento y sus aplicaciones prácticas, lo mismo que suministrar todas las indicaciones que pudieran necesitarse para si el Gobierno prefiere, los haga construir aquí bajo otra direccion ,y sin que el infrascrito tenga en ello participacion alguna. [44]

——— o ———

4) Borda al Ministro de Guerra y Marina, Lima 5/6/1866.

Exc.mo Señor.

Si el Gobierno no ha tomado, ni piensa tomar resolucion alguna sobre el particular indicado en la anterior, el infrascrito desearia saberlo, para no mantener reservado un procedimiento, que el Gobierno puede juzgar si convendria ponerlo en conocimiento del público por medio de la prensa para que quizá se logrará intimidar a la escuadra enemiga en las operaciones que posteriormente pueda emprender, o si conviene mantenerlo en reserva.[45]

44.- ¿Podrían haber sido construídos estos artefactos por otras personas, relevando o descargando a Borda de sus responsabilidades, finalizadas tras las experiencias y tras la entrega de sus informes técnicos?

45.- Muy sagaz intimación al Gobierno del Perú, apremiándole para aprobar a monopólizar la invención propuesta. En encubierto mensaje podría así leerse: Si Vds. desprecian mi solicitud, otros podrían aprovecharse de ella, por lo tanto les emplazo a tomar una decisión deligente en ese sentido.

Lima: Junio 6 de 1864-
Pase al Señor Contra Almirante Comandante General de Marina para que disponga se agregue este escrito á los antecedentes que tiene en su poder. Barrera [firmado]

——— o ———

5) Capitán de navío Domingo Valle Riestra, comandante general de Marina, al Ministro de Guerra y Marina, Callao, 8/6/1864.

Nº 576.
S.G.M. (Señor General Ministro).

La Comandancia ha leido detenidamente los tres escritos con que Don J. Cornelio Borda ofrece sus servicios personales y profesionales para dirijir la construccion de una máquinas infernales que se harán estallar cuando buques enemigos pasen sobre ellas á fin de destruirlos.

Y convencida de que para emitir una opinion acertada sobre su proyecto se requiren conocimientos especiales y superiores á los que tienen los maquinistas pertenecientes á la armada, cree que deberia comisionarse para el efecto á Mr. Backus [46] en union de otro Yngeniero nombrado por el Gobierno.

Así mismo cree conveniente que concurran á la Junta dos Jefes de Marina pues al tomarse en consideracion el proyecto es preciso tambien consultar lo relativo á la parte militar- sobre lo cual pudiera hacerse algunas observaciones.

——— o ———

Lima Junio 10/864.
Vuelva al Contra Almirante Comandante G.ral de Marina para, que como lo propone, se forme la junta, que ha de juzgar

46.- Gerrik S. Backus, técnico norteamericano contratado por el Gobierno del Perú como Ingeniero de Estado.

del proyecto adjunto, de dos ingenieros que lo serán el del Estado Mr. Backus y otro de los que existen en el Callao, y de dos Jefes de Marina que nombre. á la mayor brevedad. [firma ilegible]

Callao, Junio 14. de 1864.
Nómbrese una junta que será presidida por mi, la cual será compuesta del Sor. (Señor) Capitan de navio Comandte. (Comandante) de la fragata **Amazonas** D. Francisco Sanz, del de Fragata Comandante del Vapor **Loa** D. Heraclio Cabiezes, de uno de los Jefes de Yngenieros que tiene á sus órdenes el Sor. Gral. (General) Comandante Gral. de las Baterias de Plaza quien se servirá designarlo, á cuyo fin se le pasará el oficio respectivo, y del Yngeniero del Estado Mr. Backus, cuya junta se reunirá en el local de esta Comandancia para tratar sobre este asunto, lo que se pondrá en noticia de los Vocales.
V. Riestra [firmado]

——— o ———

6) Informe de la Junta designada para revisar el proyecto del ingeniero Borda, 14 al 27/6/1864.

Callao Junio 14. de 1864.

Sr. Contra Almirante Comand.te Gr.al de Mar.a [Marina].

S.C.A. (Señor Contra Almirante).
En virtud de la apreciable nota de US, de esta fecha, en la que se sirve comunicame haber dispuesto el Supremo Gob.no, que se reuna una junta á la cual debe asociarse un Jefe de Yngenieros he nombrado á este fin al Sr. Coronel g.o. [graduado] de Yngenieros D. Jose Castañon el que concurrirá á esa Comd.a Gr.al el dia y hora citada: lo que digo á US. en Contestacion. Firma ilegible.

——— o ———

Nº 254
Exmo. Señor.

La Comision nombrada para dictaminar á cerca del proyecto del Señor Borda lo ha examinado detenidamente, y despues de haber oido y meditado las explicaciones verbales que este ha dado ante ella, encuentra que podria ofrecer una ventaja positiva para la defensa de esta bahia contra los ataques de fuerzas maritimas, pero con la modificacion que se indicará en seguida la que parecer aceptar el proponente.

Teniendo presente la considerable estension en que puede maniobrar los buques enemigos que ataquen la Plaza ó bombardeen la poblacion, juzga la comision que es muy dudoso que se logre la oportunidad para hacer estallar una de las bombas preparadas en el momento de hallarse uno de los buques sobre ella, y seria necesario un crecido número de estas bombas cuya construccion ocasionaria un gasto muy fuerte. [47]

Por otra parte, tambien juzga la Comision que es contra la distancia de un cuarto de legua que fija el proponente, pues en el dia la Artilleria de mar tiene grande alcance, y los buques Españoles no parece que se colocarian á menor distancia que milla y media para arrojar bombas, que es el proyectil de que con mas ventaja pueden hacer úso sobre esta Plaza, de cuya disposicion, expuesta en todos sus puntos á un incendio, el enemigo tiene un perfecto conocimiento [48].

47.- Conclusión que resulta más que evidente.

48.- Constancia de la eficacia de este servicio de recogida de informaciones. El conocimiento a que se alude era tan exacto que en la acción del 2 de mayo de 1866 la Escuadra del Pacífico, entre otras muchas consideraciones que escapan al carácter y objetivos de esta monografía, igualó casi perfectamente los pesos de sus andanadas artilleras, nivelándolos con los de las defensas peruanas situadas en tierra y sobre la mar. El siguiente cuadro estadístico ofrece una convicente pauta de lo antes afirmado:

Se ha propuesto pues por la Junta en vez de colocar estas bombas en número de treinta como se indica en el proyecto sobre un arco que abraze el espacio comprendido dentro de ella á una distancia de un cuarto de legua se adopte el situarlas sobre uno ó dos radios de dos millas desde el Arsenal acia el centro de la Bahia, repartiendo las bombas en corto número desde una milla para afuera: estos dos rádios interceptarán las lineas que trazan cualesquiera buques en las maniobras que ejecuten durante el combate, y es mas provable entonces que se aproximen al lugar de las bombas ofreciendo tambien esto la ventaja de facilitar el aparato hallándose todas las bombas sobre una ó dos lineas rectas pudiendo ser incendiadas indistintamente segun asegura al proponente.

El Señor Borda no encuentra dificultad para que el angulo de depresion sea determinado con precision sin embargo de la variacion que sufre por el aumento dela distancia atendida la elevación de unos de los torreones en que se colocará el instrumento aunque lo dudan los Vocales.[49]

Peso de la andanada artillera teórica (en libras), por divisiones de combate de la Escuadra Española y por Frentes de Defensa de la República del Perú:

	División Española	Defensas Peruanas
Frente Sur	2,779.25	2,596.00
Frente Norte	2,122.00	1,952.00
Frente Centro	1,551.20	1006.00
Totales	6,452.45	5,554.00

En un intercambio artillero realizado a discreción no puede hablarse de andanadas ya que tal término indica descargas efectuadas a la voz, a la orden y en un preciso momento, pero, sin embargo, estas reseñadas cifras muestran o definen a la perfección aquello que deseo destacar, es decir, la equidad o estudiada equivalencia táctico-militar existente entre las divisiones españolas y frentes peruanos.

49.- No sería la menor la climática ya que esta bahía amanece en gran cantidad de ocasiones sometida al influjo de una persistente y cerrada neblina. También es

Cree, pues, la Comision que con esta modificación y el aparato que de palabra ha propuesto el Señor Borda para sostener las bombas levantadas,[50] como conviene sobre el fondo del mar, y fijandolas tambien con buenos Anclotes para que no cambien de posicion, podria aceptarse su propuesta, pero haciendo antes un esperimento con dos bombas de menor dimension en una misma linea, las cuales hará estallar indistintamente á indicacion de la Comision, para que en vista del resultado informe.

Callao Junio 21. de 1864.
Escmo. Señor Dom.o Valle Riestra / Fran.co Sanz / José Castañon / Heraclio Cabieses / Gerrik S Backus Ing.o del Estado

——— o ———

Lima á 27. de Junio de 1864.
Vuelva al Contra Almirante Comandante Gr.al de Marina para que como opina la Junta en la ultima parte del informe q. precede, disponga se haga por D. Cornelio Borda el esperimento que se indica con las dos bombas de menor dimension, y con el resultado se termine el emitido. [Firma Ilegible].

——— o ———

7) Borda al Ministro de Guerra y Marina, Lima 1/7/1864.

Esc.mo Señor

---

de lógica presuponerlo, una escuadra en disposición de atacar a la plaza, escogería el día y meteorología propicia, aquella que pudiera favorecerla en la acción a emprender. De todas formas la sospecha que se suscita en este despacho es de carácter técnico,resumiéndose de la siguiente manera: ¿sería capaz el operador del teodolito de ajustar con precisión el momento del paso del buque sobre las minas con el de su detonación.

50.- Deduciéndose de esta cita el abandono de la primitiva idea de colocar estos artefactos flotando sobre las aguas.

J. Cornelio Borda, en virtud de la resolucion espedida por el Supremo Gobierno, mandando que se haga un ensayo en pequeño de las maquinas infernales que para la defensa del puerto del Callao ha ofrecido construir, y de acuerdo con el Señor General Comandante General de Marina, solicita de V.E. se sirva ordenar el abono de la cantidad de mil soles que importaran los gastos de dicha experiencia.

Los diversos artículos que deben comprarse, y los operarios en varios oficios que deben emplearse, harian de cualquiera otra manera sumamente embarazosa esta pequeña construccion

Tales ensayos, segun lo convenido con el Señor Comandante General de Marina, se efectuaran en estos ocho ó quince dias en el Callao con bombas de 10 á 12 pulgadas de diámetro[51], desde á bordo de uno de los buques de guerra, y á media [ilegible] [52] de distancia proximamente.

Nota al margen: Lima Julio 1º. 1864. Informe el Sr. Contra-almirante C.mand.te. Jr.al de Marina Barrera [firmado]

———— o ————

Nº. 274. Exmo. Sor.
La comandancia habiendo oido á algunos de los Sres que compusieron la Junta que examinó la propuesta del ocurrente cree que puede convenir este ensayo con dos bombas de doce pulgadas colocadas en la misma direccion, cuya prueba puede satisfacer parte de la referida propuesta, pues seria tambien necesario que se moviese un objeto para tener la seguridad de la medida del ángulo, y del momento preciso para hacere estallar la bomba. - Callao Julio 6 de 1864.

51.- Prácticamente juguetes. El tamaño es tan ínfimo que tan sólo sería aconsejable para una muy preliminar experiencia a escala.

52.- Quizás la palabra mencionada fuese la de milla, término este que resulta más coherente con el espíritu del manuscrito.

Lima Julio 8. de 1.864.

Vuelva al Contra Almirante Comandante Gr.al de Marina para que mande formar el presupuesto del costo que podrá ocasionar la construccion y ensayo de las bombas á que se refiere el precedente informe. [Firma ilegible]

——— o ———

Callao, Julio 10. de 1864.

Nº 1.438 Pase al Ingeniero del estado Mr. G. Backus para que forme el presupuesto que se indica tomando en consideracion, previamente las indicacione le haga D. J. Cornelio Borda; y fecho lo remita á esta Comandancia. V Riestra [firmado]

8) Borda a Valle Riestra, Lima 10/7/1864.

Señor Comandante Gral de Marina

Sírvase V.S. agregar al expediente que ha pasado á su informe, sobre una experiencia que debia efectuarse con unas máquinas infernales submarinas, las nuevas consideraciones que en este escrito presento á la decision del Gobierno.

Como consta de mi propuesta y ofrecimientos hechos al Gobierno, he manifestado que haria gratuítamente y á mi costo los ensayos en pequeño que bastaran para demostrar prácticamente la utilidad de los medios de defensa que yo habia propuesto. S.E. el Presidente no acepto esta oferta y mandó que se hicieran los ensayos por cuenta del Estado; en esta virtud fijé como importe de dicha experiencia la suma de mil soles, que calculé que seria el valor de los diferentes artículos que deberian comprarse, y el pago á diversos operarios que tendrian que emplearse. Al mismo tiempo manifiesté que creia muy dificil la formacion de un presupuesto exacto y detallado del costo de dicha experiencia, y que que convendria para evitar demoras, que se decretara la suma indicada; en todo lo cual fué V.S. de la misma opinion. Las dificultades de

tramitacion que han impedido hasta hoy, y por mas de mes y medio, una resolucion que yo crei de importancia y urgencia en la actualidad, me hacen creer que porque se ventilan cuestiones que exigen mas consagracion, quizá no recaerá sobre este negociado una resolucion definitiva, sino cuando el asunto de que se trata haya llegado á ser de poca importancia y acaso extemporáneo. Por estos motivos, y temiendo que léjos de prestar un servicio al país yo contribuya á embarazar y retardar del modo expresado, el despacho por las oficinas y empleados de negocios que reclaman todo su interes; solicito de V.E. el Presidente, tenga á bien resolver lo que crea conveniente; y en el caso que todavía no se pueda dar una solución definitiva, suplico se me manden devolver los expedientes formados sobre este particular

Callao Julio 14. de 1864. Elevese al Ministerio del ramo con la nota respectiva. V. Riestra [firmado]

——— o ———

Lima Julio 13. 1864. Señor Contra Almirante y Comandante General de Marina

Señor General.

En contestacion á la órden que V.S. se sirvió darme para que examinase el presupuesto presentado á V.S. por el Señor J C Borda, sobre unas maquinas infernales sub-marinas que por via de experimentos quieren hacerse para la Bahia del Puerto del Callao, me cabe la satisfaccion de participar á V.S. que hé examinado detenidamente en todas sus partes el mencionado presupuesto y adhiriéndome á él no puedo menos de conocer que es muy justo y razonable.-
Dios Gu.e a V.S., Gerrik S. Backus, Ing.o del estado [firmado].

——— o ———

Callao, 15 Julio 1864

Diríjase al Ministerio del ramo con la nota resp.va. Valle Riestra [firmado]

——— o ———

Callao, Julio 14 de 1864.

Señor General Ministro de Estado del despacho de Guerra y Marina

Nº 718. S.G.M.

Por supremo decreto de 27. de Junio último que corre inserto en el expediente iniciado por Don José C. Borda con el objeto de hacer unas máquinas infernales , se dispuso que el interesado practicase el esperimento indicado, con dos bombas de menor dimension, á consecuencia de esta disposicion el ocurrente presentó un escrito al Gobierno en el cual pedia la cantidad de mil soles para llevar á cabo esa operacion, el mismo que vino á esta Comandancia para que mandase formar el presupuesto respectivo, para cuyo cumplimiento lo remití al Yngeniero Backus.

Pero como aun no ha sido despachado todavia por el referido Yngeniero y el interesado me ha presentado el escrito que acompaño a VS. he creido de mi deber pasarlo á sus manos para que en vista de lo que en él expone se sirva resolver lo que estime conveniente.

Dios gue. á VS. Domo Valle Riestra [firmado]

——— o ———

Presupuesto		Soles
Construccion	de una máquina electro magnética	150
id	de una bobina de Rumhffort [53]	170
id	de un aparato de induccion	85
id	de los electrodos	16
id	del aislador	25
id	de los tornillos de presion y compresion	10
id	de dos bombas en hierro fundido de 12 pulgadas de diametro esterior y 8 de interior, con todos sus detalles torneados y atornillados	80
Aparato esplosivo ó *Fusée* [54] electrica		50
8 Kilógramos de pólvora		6
En caucho y seda para cada metro de cable submarino 2 soles; para 100 metros de tres hilos		200
300 metros de hilo de dos milimetros de diámetro		10
Construccion de cada metro de cable $ 1 sol, en 100 metros		100
Lona costura y forro del cable, por metro 5 decimos de sol, en 100 metros		50
Barniz de caucho disuelto en sulfuro de carbon para todo el cable		20
En cordelaje del cable con cañamo		25
Boyas, y colocacion		10
		1,007.

Firmado: J. C Borda.

53.- La pieza principal de este presupuestado equipo habría de ser la bobina de Rumhffort, o carrete de inducción, aparato que, convenientemente alimentado con una pila o batería, debería de inducir corrientes eléctricas a muy elevada tensión.
Vulgarizando al máximo posible, podríamos explicar el funcionamiento de este conglomerado de la siguinete manera: una cubeta metálica hueca rellena de pólvora de mina en la cual se introduciría un cableado eléctrico que finalizaría en un "solenoide", es decir, en una especie de resistencia en espiral que se tornaría incandecente, a semejanza del arco voltaico, una vez que fuese inducida la electricidad requerida por la máquina de Rumhffort que, la tomaría de una batería, provocando, en consecuencia, la detonación del explosivo. El símil más parecido en la actualidd se obtendría fracturando la envoltura de cristal de una moderna lámpara de incandescencia,cuidando de no dañar el filamento, el cual sería enterrado profundamente en la pólvora; una vez enchufado a la red el cable que alimentase la bombilla y accionado un interruptor colocado sobre el recorrido del hilo conductor, instantáneamente se produciría la inflamación de la de esta manera, excitada pólvora. Nada muy sofisticado como puede comprobarse.

54.- En francés, *Fusée d´artifice* puede traducirse por "cohete", término que creo el ingeniero Borda, como antiguo alumno en Francia, emplearía como sustituto o sinónimo de detonante eléctrico, excitador o iniciador del incencio de la carga explosiva.

Callao, Julio 15 de 1864.

Señor General Ministro de Estado del despacho de Guerra y Marina

Nº 723. S.G.M.

Despues de lo que dije á VS. en mí nota de ayer al remitirle el escrito que me habia presentado Dn. J. Cornelio Borda, me ha devuelto el Ingeniero del Estado Mr. Backus el presupuesto formado por aquel espresando el juicio que ha formado sobre este documento en la nota que me ha dirigido, y que tengo la honra de pasar á manos de VS. junto con el expediente primitivo que promovió el interesado.

Dios gue. á VS. Dom.o. Valle Riestra. [firmado]

——— o ———

Lima á 22 de Julio de 1864.

Vuelva á la Comandancia general de Marina á fin de que disponga que la Junta que se organizó para examinar el proyecto de D. José Cornelio Borda amplie el informe que tiene emitido, en términos que hagan conocer, no solo la utilidad, sino tambien la posibilidad de llevar á cabo dicho proyecto; esto es su realizacion en el momento preciso, levantando á la vez un plano en que se determinen los lugares en que han de colocarse las bombas y haciendo un calculo aproximado del costo que tendrá la obra, á fin de que en vista de todos estos datos pueda el Gobierno decretar el pago del presupuesto formado para verificar el experimento en pequeño que se desea. [Firma ilegible]

——— o ———

Callao, 29 de Julio 1864 Nº 1,620
Expídanse las órdenes resp.vas pa. q.e se reuna la Junta el

sabado 6. del mes próximo, y respecto de que el Cor.l graduado D. José Castañon que tamb.n) es Vocal se halla en Lima, pásesele el oficio que corresponde. [Firma ilegible]

———— o ————

Exmo. Señor.

Nº 316. Se ha reunido nuevamente la Junta á quien se habia sometido antes para su exámen el proyecto de que se trata y conforme á lo mandado por VE. en el decreto de 22 del presente en el cual se ordena que amplie su informe en los términos expresados en él, pasa á verificarlo llenando el objeto de ese mandato.

La junta ha reconsiderado con la atencion debida sus exposiciones del 21 de Junio y 6 de Julio, y hallando que en ella ha expuesto cláramente cuanto ha creido oportuno acerca de la utilidad y posibilidad del citado proyecto, indicando al mismo tiempo las modificaciones que para este fin debian hacerse, y pidiendo que se verificase un ensayo con dos bombas de doce pulgadas, pues no de otro modo puede llegar á convencerme de que estallarán en el momento preciso las bombas que convengan dejar para obtener ese resultado que en concepto de la Junta es mui dudoso; [55] las reproduce en todas sus partes no teniendo nada que añadir ó quitar.

Como se vé, pues, sin el ensayo propuesto por la Junta esta no puede adelantar mas sus anteriores opiniones sobre la posibilidad de la realización del proyecto, de la cual exclusivamente depende que pueda calificarse de útil ó no.

En cuanto al presupuesto y al plano la Junta toca muchas dificultades para formar el primero, aunque sea aproximadamente, por no tener ningun conocimiento del precio á que se

55.- La Junta Técnica, en principio, no parece dudar de la explosión del propuesto ingenio, sino de la oportunidad y del correcto cálculo del momento preciso en el cual se debería de provocar la detonación de la carga.



" Don Casto Mendez Núñez, Comandante General de la Escuadra del Pacífico "
" Historia de la Guerra de España en el Pacífico ". Pedro de Novo y Colson. Madrid 1882.

venden los articulos, ni tiempo para dedicarse á practicar esta diligencia, y sobre lo segundo cree que el interesado teniendo presente las indicaciones hechas de antemano por la Junta podria verificarlo, allanando así por su parte el embarazo que se ofrece por no poder la Junta desempeñar ese trabajo.

Callao, Agosto 6 de 1864.[firma ilegible] Franc.o Sanz / Jose Castañon / Heraclio Cavieses / Gerrik Backus Ing.o del Estado.

——— o ———

9) Contralmirante Antonio de la haza al Ministro de Guerra y Marina, Callao 27/10/1864.

Nº 1,153.

Hoy á las 2 1/2 de la tarde ha venido el Señor Borda á hablar conmigo, y me ha dicho que está pronto á rayar los cañones de á 68, y que para la operacion pueda practicarse con la velocidad que se requiere, seria conveniente que se diera la, órden respectiva para que se le permitiera hacer úno de la Factoria del muelle; y la Comandancia és del mismo sentir por que dentro de pocos dias quedará terminada la obra del **Loa**, y aun ahora mismo que se está trabajando en ella no hay inconveniente para que el S.or Borda ocupe el pequeño espacio que necesita, con lo que tambien se obtendrá la ventaja de que se puedan embarcar pronto y facilmente los cañones.

En cuanto á la fundicion de los proyectiles puede verificarse en la Fábrica de la Piedra Liza y en la de Bellavista donde el S.or Borda se propone a dirigir la operacion.

Solo resta pues que se sirva VS. disponer que el Señor General Prefecto de esta Provincia ponga á disposicion de esta Comandancia los cañones de á 68 que se vayan necesitando, los cuales se le reemplazarán con otros de á 32.

——— o ———

Lima: Oct.e 29 de 1864

Dese órden para que el Señor Prefecto y Comandante General de la Provincia del Callao ponga á disposicion de la Comandancia General de Marina los cañones de á 68 que le pida para rayarlos: dígase al Contra Almirante, que oficia, que se proceda á hacer uno para esta operacion de la factoria del muelle, y por nota separada désele aviso de haberse mandado q.e los proyectiles se hagan en numero suficiente para una nueva prueba en la fábrica de la Piedra-liza. Allende [firmado]

———— o ————

e.- Diario de Navegación del teniente de Navío D. Miguel Liaño y Fernández Cosio, de la dotación de la Fragata Blindada **Numancia**: 3, Museo Naval, Madrid (desde ahora MNM.)

Parece indudable que el enemigo tiene preparados torpedos que seguramente tratará de lanzar cuando nuestros buques procedan al ataque ó cuando ya esten empeñados; por consiguiente es necesario que los Sr.es Comandantes den á determinadas personas el encargo especial de vigilar si efectivamente se dirigen á los respectivos buques á fin de que, avisados maniobren convenientemente para evitarlos. Si bien saben perfectamente de antemano los Sr.es Comandantes lo que deben ejecutar y por lo tanto que no les son necesarias para ello las señales, esto no obstante, téngase presente que, caso de hacerse preciso hacerlas estando al frente del enemigo, todos los buques deben repetirlas". [56]

56.- Varias son las conclusiones que podemos extraer de la detenida lectura de este párrafo aquí atraído. Las más evidentes las siguientes:

1. "Torpedos que seguramente tratará de lanzar". Esta referencia nos indica que se trata de máquinas ofensivas dotadas de movimiento propio, es decir, de canoas, botes o cualquier otro ingenio susceptible de ser accionado y dirigido a voluntad contra las unidades españolas. No pudiendo considerar la posibilidad de tratarse de torpedos automóviles, ya que en la fecha relacionada todavía no existían (desde 1860 el capitán de fragata

La 1ª división rompe la marcha con la **Numancia** a la cabeza que, tangenteando una línea de boyarines encarnados, que suponemos sean torpedos, dispara el primer cañonazo a las 11 3/4.[57]

Concentramos entonces el ataque sobre las baterias de Santa Rosa y nuestro Jefe, queriendo aproximarse más a tierra, salva la línea de los boyarines encarnados por uno de los extermos y sitúa la fragata entre los boyarines y las baterias.[58]

Luppis, de la marina astro-húngara, trabajaba en la construcción de una primera unidad. Luppis, asociado con el británico Robert Whitehead, revela públicamente esta nueva arma en Fiume, en 1866, total y completamente renovada: 3.40 metros de eslora, 356 milímetross de calibre y 136 Kg. de peso), deberemos de presumir a estas unidades como lanchas provistas de minas o petardos de explosión, por colisión contra la nave atacada.

2.- "Saben perfectamente de antemano los Sr.es Comandantes lo que deben ejecutar". Es decir, la escuadra española estaba informada al respeto de estos medios ofensivos y preveía la posibilidad cierta de ser atacada con estos novedosos ingenios, considerandotodas las eventualidades posibles ante la agresión que se intuía como probable.

57.- Considero que estas boyas rojas eran simples marcas orientadas en la bahía con un doble fin:

1.- Servir como referencia visual para la corrección del tiro artillero de las grandes piezas emplazadas sobre la playa del Callao; y

2.- Proporcionar un punto perfectamente visible a los técnicos que manejasen desde tierra los equipos de inducción eléctrica de las minas, marcándoles la situación y preciso momento en el cual algún buque español procediese a colocarse sobre alguna de estas defensas estáticas. Sería algo absurdo y carente de toda táctica militar el estimar estas boyas como minas, precisamente debido a su nada discreto color que, más que auxiliar en la defensa, escandalosamente contribuiría a alejar a los buques agresores, oportunamente avisados por el encarnado tono de estas ¿marcas? que, supongo, serían corregidas desde tierra mediante el oportuno empleo de teodolitos.

58.- En principio la lectura de esta cita puede parecer que indica la existencia de una línea defensiva, con "extremos" claramente perceptibles, es decir, una barra fija, con principio y fin determinados, no de un círculo o campo minado, induciendo a error y atrayendo a la primitiva exposición facilitada por Borda, la disposición

Caro nos pudo constar el salvar los boyarines, pues la fragata tocó en cinco brazas de fondo que es su calado justo. Acto continuo se trató de salvar tan crítica situación y se mandó ciar a toda fuerza. Más de diez minutos estuvo la potente máquina de este buque funcionamiento a toda fuerza para conseguir arrancar la fragata; las piezas se recalentaron y el aparato en general sufrió con tan extraordinario trabajo. [59]

———— o ————

f) El comandante de la **Numancia**, Juan Bautista Antequera, a Casto Méndez Núñez, comandante general de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico, I. San Lorenzo, 3/5/1866 [**Documentos relativos a la Campaña del Pacífico. (1863-1867)**, Madrid, Museo Naval, 1966, tomo II: 78].

Una extensión circular como de dos cables terminada por boyas encarnadas, por fuera de las cuales se sondaba seis brazas largas, nos mantenía a más de seis cables distante de las obras enemigas; pero habiendo intentado según las órdenes de V.S. colocarnos entre ellas y la costa, caímos en el fondo justo al calado de este buque, y V.S. mismo resolvió ciar todo y volver a ocupar la posición primitiva, desde donde cubríamos con nuestros fuegos la torre y batería de Santa Rosa, la más fuerte sin duda de todas las obras enemigas.

---

lineal de la defensa contra buques. Las diferentes profundidades de la bahía del Callao, la ignorancia sobre el dispositivo de ataque español y los diversos calados de sus naves imposibilitan la estratégica colocación de una colorada línea de minas subacuáticas, aparentando ser, ante y sobre todo, una referencia óptica para el exclusivo empleo de los artilleros y detonadores de las minas las cuales se hallarían ubicadas en las proximidades de esta frontera visual.

59.- En unos y otros documentos, siempre, se denominan estos flotadores como boyarines, por contra, nunca con la sola excepción de un solitario informe, se definen como minas o torpedos, artefactos éstos últimos que cuando se desea constatar su existencia en la rada se prectica usando de estos nada equívocos términos.

La lancha de vapor había recibido orden mía para reconocer el espacio ocupado por las boyas, para si no había allí torpedos o calabrote para inutilizar los movimientos de la hélice, atracar un cable más las baterías; pero un casco de granada que le rompió el eje e hizo algunos heridos no le permitió cumplir su comisión, y permanecimos tangenteando las citadas boyas por su parte exterior. [60]

"Reconcentrabamos ya nuestro fuegos sobre la batería de Santa Rosa y los dos monitores, cuyo blindaje, aunque en mi concepto débil, resistía nuestras balas a la distancia de seis cables a que nos obligaba a permanecer la red de boyas citadas.[61]

——— o ———

g) Méndez al ministro de marina, Callao 9/5/1866 [Documentos relativos al tomo II: 84.

Próximos a nosotros se veían infinidad de boyas, boyarines, barriles y otros objetos, al parecer dispuestos como máquinas infernales; pero aunque con exposición intenté colocarnos entre

60.- La diferenciación entre útiles de marcación (boyas) e ingenios ofensivos pasivos (torpedo en alusión a mina) o activos (calabrote) aparece aquí como ejemplarmente clarificadora. Al respecto del, teóricamente inofensivo, calabrote indicaré que ésta era una vieja táctica naval desarrollada casi paralelamente a la invención de las hélices como mecanismos principales de propulsión del buque a vapor. Este método de defensa y ataque naval consistía en largar, generalmente, por la popa del buque objeto de persecución un cabo destinado a enredar la hélice de la embarcación contraria, buscándose su inmovilización y, en consecuencia, privándola de la estratégica movilidad autónoma. El descubrimiento de este sistema no resultaba, por cierto, ninguna revolución ya que en la época de la navegación vélica se empleaba constantemente este procedimiento para frenar a las naves que cobraban una excesiva velocidad, así como para engañar al enemigo al respecto de la verdadera marcha de la nave propia.

61.- Obsérvese, una vez más, insistentemente, la expresión citada: "la red de boyas", no mencionando boyas-torpedos o minas-boya o similares, sino simplemente lo que, a mi juicio, eran: boyas y boyarines.

ellos y la costa con el objeto de batir a la menor distancia posible, única manera de nivelar en algo al calibre de nuestros poryectiles con los del enemigo, pero estando en el justo calado del buque y notando la dificultad en funcionar de la hélice al remover el fango, decidí ocupar nuestra primitiva posición.

Distintos pequeños vapores, al parecer torpedos, estaban en movimiento pegados a la costa, en union de los monitores **Loa** y **Victoria** y el vapor **Tumbes**.

Debo mencionar a U.S. la circunstancia de que el enemigo había colocado, a uno ocho cables de las baterías, gran número de barriles pequeños pintados de color rojo, amarrados todos a un cabo delgado, que indudablemente debían ser, al propio tiempo que marca para saber cuándo llegaban al mejor punto de mira las fragatas, otros tantos torpedos, que podrían ser disparados por medio del alambre eléctrico.

——— o ———

h) Cuaderno de Bitácora de la **Numancia**, día 2 al 3 de mayo de 1866, Archivo-Museo "Don Alvaro Bazán" [en adelante AAB], El Viso del Marqués.

un circulo como de cable y medio de diámetro formado por 13 barriles pintados de rojo al parecer boyarines.

pasamos entre dichas baterias y la red de torpedos antes mencionada y con objeto de batir con mas ventaja dichas fortalezas y al efectuarlo y batirlas apagando los fuegos a algunos de los cañones caimos en 5 brazas de agua lo que nos obligo a retirarnos de dicha posicion y desistir de volver a ocuparla.[62]

62.- Aquí la confusión gana algún terreno, ayudando a avivar la polémica. Red de torpedos puede interpretarse red de torpedos (por minas), o red de boyas que encubren torpedos.

i) El comandante de la **Blanca**, Juan Bautista Topete y Carballo a Mendez, I, San Lorenzo, 3/5/1866 [(**Documentos Relativos a la Campaña del Pacífico. 1863-1867**), T. II: 72].

Avancé yo también, así como la **Resolución**. El espacio ya por sí ciertamente bien corto para tres fragatas lo era aún mucho más por las redes, bollarines y, al parecer, máquinas infernales con que el enemigo nos había sembrado el paso. Yo, que observada el fango que levantaba la **Numancia**, temí mucho una varada, pero al ver que U.S. se colocaba en su preciso calado de cinco brazas creí de mi deber buscar las cuatro, que era el indispensable para la flotación de la **Blanca**.[63]

———— o ————

j) Cuaderno de Bitácora de la **Almansa**, dia 2 al 3 de mayo de 1866, AAB.

A las 12-30 se retiro del fuego la **Berenguela**; continuando nosotros batiendo las baterias del N. Monitores i poblacion; i en espacial estos á los buques, como objeto principal de nuestro ataque, durante este tiempo se mantuvo la proa al SO, ayudados del Foc, cangreja i máquina conveniente, por entre 5 i 6 brazas de fondo i distancia de 1 milla á la poblacion i baterias i a 8 cables procsimamente de los Monitores i buques Peruanos: no pudiendo ir mas cerca a causa de varias boyas rojas unidas al parcer con cadenas que se cree parecen torpedos.[64]

———— o ————

k) Mayor general de la Escuadra del Pacífico, Miguel Lobo y Malagamba, al Ministro de Estado, I. San Lorenzo 8/5/1866. Despacho número 46. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid [desde ahora MAE].

63.- Topete distingue entre boyas flotantes y presuntas minas submarinas. "**redes, bollarines y, al parecer, máquinas infernales**".

64.- "a causa de varias boyas rojas, unidas al parecer con cadenas que se cree parecen torpedos". ¿Son las boyas torpedos?

Despues de un fuego de cinco horas, bizarramente sostenido por parte de todos los buques de esta Escuadra, contra baterias formidables que reunían cerca de cien cañones de grueso y algunos de monstruoso calibre, y todo lo que la ciencia tiene inventado y perfeccionado hasta la fecha como de mas preciso al enemigo se retiró la Escuadra á su antiguo fondeadero, cuando solo quedaban en actividad tres cañones en una de las baterias y resultaban con graves averías tres de nuestras fragatas de madera.[65]

———— o ————

l) Carlos de Sanquírico, encargado de negocios de España en el Perú, al Ministro de Estado, Callao 10/5/1866. Despacho número 14.

Despues de un fuego de cinco horas, vivamente sostenido contra noventa cañones de grueso calibre y todo lo que la ciencia tiene inventado y perfeccionado hasta la fecha, como de mas nocivo al enemigo, se retiró la Escuadra á su fondeadero, cuando solo quedaban en actividad algunos fuegos de bateria principal.[66]

———— o ————

m) Comodoro John Rodgers al Secretario de Marina de los Estados Unidos, 10/5/1866 Traducción publicada en el **Diario de la Marina**, San Fernando (Cádiz) [**Documentos...** t. II : 118-119].

65.- Lobo, más preciso, como buen y prolífico escritor, se permite ahondar en consideraciones más literarias y, por supuesto, más profundas de lo que, en principio, pueden aparentar: "y todo lo que la ciencia tiene inventado y perfeccionado hasta la fecha". ¿Qué es lo que el saber naval de la época permitía para defender una bahía? ¿Cañones?, ¡Sí, por supuesto! pero líneas atrás ya los cita el Mayor General, con lo cual quedan descartados como hipótesis de trabajo. ¿Entonces, qué otra arma puede ser? Mi respuesta (y creo también la de Lobo) sólo puede ser una: minas.

66.- Adviértase la curiosa similitud literaria existente entre el oficio firmado por el Mayor General de la Escuadra, fechado en la Isla San Loreno el 8 de mayo de 1866, y el expedido por el Encargado de Negocios dos días después, datado en El Callao. Sin lugar a la duda hemos de presuponer que D. Miguel Lobo tuvo que hacerle llegar copia del suyo al agente diplomático español, el cual lo hizo llegar a Madrid.

Los españoles, pensábamos nosotros, no se acercaban mucho a las baterías, puesto que muchos de sus tiros caían en el agua. La presencia de petardos pudiera haber motivado esa precaución. Cuando venía de su visita de despedida, el Almirante Pearson sacó uno que flotaba suelto cerca de nuestros barcos. Era un cuñete rojo que contenía como cincuenta libras de pólvora húmeda con algunas yardas de alambre sujeto a la parte inferior a fin de hacer explosión por medio de una batería galvánica.[67]

———— o ————

n) Gabriel García de Tassara, ministro español en Estados Unidos, al primer secretario de Estado, Washington, 24/5/1866. Despacho número 227, MAE.

si bien se atribuye a precaución contra los torpedos. El almirante Pearson recogió uno cerca de sus buques en forma cuba conteniendo 50 lb de pólvora con algunas pulgadas de alambre galvanizado.[68]

———— o ————

67.- Rodgers detalla a la perfección una muy rustica y primitiva mina, pormenorizando todas sus piezas o mecanismos principales (cuñete por barril, pólvora por explosivo, hilo conductor de cable eléctrico y batería galvánica por máquina de inducción), aunque introduce la versión de ser este ingenio de color rojo. Pese a ello persistiré en creer que las boyas también estaban pintadas de rojo.
El informe original que el Comodoro John Rodgers rinde a Gideon Welles, secretario de Marina, cita textualmente *torpedoes* y la traducción de época al francés expresa *torpilles* y *torpille*, palabras que nominan más exactamente el carácter del ingenio bélico pescado de las aguas [*The National Archives & Library of Congress, Bombardement de Valparaiso Documents officiels suivi de du Callao*, Paris 1866].

68.- Tassara recoge su información de la traida por "el vapor **Aspinwall** llegado el 21 de l corriente á Nueva York". De todas maneras el agente diplomático indica que "La noticia del bombardeo se supo en Panamá por la llegada del Comodoro Rodgers, el cual habia salido del Callao el dia 3 por la mañana. Todo lo que se ha publicado en los periódicos de este país no tiene pues mas origen que el relato de los Oficiales Americanos que con su Escuadra habian seguido nuestras fuerzas desde Valparaíso al Callao".
Cabe hacer notar el error de Tassara en señalar el almbre como "galvanizado" es decir: no es lo mismo un alambre destinado a conducir la energía eléctrica proporcionada por una batería galvánica que un alambre galvanizado, siendo éste último, tan sólo, un fino cable metálico recubierto de algún otro metal que se ha logrado precipitar o adherir sobre el primero por medio de la electrólisis, es decir por galvanoplastia.

o) Novo y Colson : 443

habían sumergido en los puntos de la bahía, hasta donde debían razonablemente avanzar los buques, varios torpedos que comunicaban con tierra por medio de alambres eléctricos, para incendiarlos en momento oportuno; además tenían perfectamente medidas a las distancias y marcadas con boyas, seguro medio de arreglar sin tanteo las alzas de los cañones.

pp. 451 y 452.

Los buques habíanse aproximado tanto á las fortificaciones, que los sumergidos torpedos resultaron inofensivos, porque aquellos traspasaron la zona en que se hallaban. [69]

——— o ———

p) "Diario de Navegación del teniente de Navío D. Miguel Liaño..."

La 2º división marcha a ocupar su puesto y la **Berenguela** que vá a la cabeza algo lejos de su compañera, al estar próxima a él, vé un vaporcito pequeño con un torpedo en la proa que se le dirige. Se atraviesa y la presenta su batería a cuyo movimiento el vapor vira de bordo y se dirige hacia a la costa. La vetusta **Berenguela** dirige entonces sus cañones a los fuertes que tiene que batir y rompe sobre ellos un fuego tan certero como vivo. La **Villa** sigue a la **Berenguela** y la 3º división a la **Villa** hasta situarse en su puesto que rompe el fuego. Entonces se hizo el fuego general: eran doce de la mañana.[70]

69.- Romero, siempre minucioso, apunta, constatándola, la siguiente afirmación: "los sumergidos torpedos" es decir, no las visibles y flotantes boyas y boyarines. [Op. cit. p. 679, nota 416 y ss].

70.- La cita refiere una mina (o torpedo) de percusión por contacto, sobresaliendo por su proa. Este mecanismo, de antiquísima invención, no requiere de una detallada explicación, constando esquemáticamente de muy escasas piezas. Una cubeta exterior, generalmente fusiforme y metálica, herméticamente cerrada, de la cual emergía por un extremo delantero un grueso tetón. La detonación de la carga explosiva del torpedo se producía por impacto directo de un percutor exterior sobre un fulminato iniciador, el cual, al ser violentamente

Varias embarcaciones, al parecer torpedos, se movían muy próximas a la costa, y el vapor **Tumbes**, con uno lanzado a la punta de un botalón por su proa, que se dirigía hacia afuera, recibió balazos que le obligaron a retirarse. [71]

——— o ———

q) **Documentos relativos a la Campaña del Pacífico. (1863 - 1867)**, t II: 87.

Recordará U.S. que al acercarse a las fortificaciones enemigas para batirlas se hallaba el vapor **Tumbes** sobre la máquina, próximo a los monitores, con un mastelero pequeño o botalón colgado de su bauprés, y en cuyos extremos se veía el mixto de un torpedo. Ese vapor, en el cual aparecía la insignia de jefe, aparentaba estar preparado para atracarse a unos 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 de comenzado el fuego puso la proa para adentro y se separó a sitio más apartado. Después aparentó querer otra vez acercarse, pero

---

agredido detonaba, inflamándose y comunicando este primer incendio con el de la carga principal, generandose simultáneamente el estallido del torpedo. La táctica naval imperante de la época aconsejaba emplear pequeños botes impulsados por máquina de vapor que, previamente preparados con un largo botalón o lanza surgiendo de su proa, cargasen bajo de ella y adelantándola, una carga explosiva. Estas lancha, valiéndose de su mayor velocidad, movilidad, capacidad de maniobra y mínima superficie expuesta al fuego enemigo, deberían de ser dirigidas velozmente hacia los buques enemigos, atacándolos por sorpresa hasta lograr colisionar directamente contra sus costados, produciendo la explosión del ingenio bélico. El largo botalón debería dualmente de contribuir, por un lado, a acercar lo más posible el explosivo al enemigo y, por el otro, a alejarlo, también en la medida de lo factible, de la embarcación agresora, a fin de asegurar la integridad física de sus tripulantes.

71.- La cita refiere a un número indefinido de presumibles canoas torpederas y parte de ellas, el **Tumbes** convenientemente armado conun torpedo de botalón. La diferenciación es clara, tratándose de dos grupos distintos, aunque complementarios, de unidades peruanas.

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 algunos tiros de la **Numancia**, que también dirigió y metió algunos en el **Tumbes**, lo cual hizo que éste tomase el definitivo partido de permanecer cerca del muelle.

hacia el N (Norte) vimos también unos 6 torpedos de vapor al parecer fondeados y al Vapor de guerra **Tumbes** que se dirijia á la 2º división con un largo mastelero en la proa colgado del baupres y en cuyo extremo llevaba un torpedo ó granada de grandes dimensiones por lo que se le disparó con el cañón de proa un tiro y con tal acierto qe le dió en su proa y le obligó á retirarse para adentro del muelle alcanzandole en esta retirada 2 disparos mas de los 3 ó 4 que se le hicieron. [72]

———— o ————

r) Novo y Colson : 466 - 467

En la noche del 5 de mayo se promovió una alarma extraordinaria entre los buques, cuyo desorden, atolondramiento y falta de serenidad, sólo puede hallar disculpa en lo grave del motivo que lo produjo. Es el caso que uno de los botes de ronda vió acercarse á un vaporcito, del que se destacaba y huía un pequeño bote tripulado por un hombre. Imaginando que el vaporcito condujera un torpedo le disparó un cañonazo, que no interrumpió su marcha; el bote de ronda encendio una luz de bengala, como señal convenida. La **Berenguela** le envió una bala y luégo otra, á riesgo

---

72.- Las conclusiones que se pueden entresacar de este documento serían las siguientes:

1) Se prepararon un número aproximado de seis canoas torpederas para este combate (quizás la cifra real fuese tan sólo cinco, ya que si en 1867 sólo existían cuatro botes torpedos, habiendose perdido uno durante la fallida acción del 5 de mayo de 1866.
2) Estas embarcaciones eran impulsadas por vapor.
3) El **Tumbes** actuaba independientemente de estas primeros y minúsculos vapores.

de herir a la **Resolución** y transporte **Mataura**, que estaban por su través. El vaporcito tocó en el costado del **Mataura** y luégo siguió marchando, deteniéndose al fin en unos tablones que flotaban cerca de la **Berenguela**; inmediatamente se arrojarón á él el alferez de navío D. Manuel Alemán, el guardía marina Rodriguez, un maquinista y varios marineros, para apagar sus hornos. Era en efecto un torpedo, cuyo aparato había quedado inutilizado por un proyectil de la fragata que chocando en el tubo del percutor lo separó del recipiente; éste contenía dos quintales de fulminato. Una vez desprendido de aquel recipiente fué el vaporcito remolcado á la fragata **Numancia**, y en lo sucesivo prestó servicios á la Escuadra como una nueva lancha de vapor"

———— o ————

s) Cuaderno de Bitácora de la **Almansa**, 5 al 6 de mayo de 1866, AAB.

La alarma fue producida por un Torpedo que se dirigía hacia la **Berenguela** remolcado por un bote de Vapor que salio de dicha Ysla, al cual lo apago un bote de la citada Fragata, y comunicado que fue hizo señal la capitana de arribar al puerto de la salida por lo que se embarcó un bote con un oficial para buscar la boya de nuestra ancla y ocupar nuestro sitio y estando en esta operación se vio al bote de vapor que conducia el Torpedo el cual reconocido por un oficial de la **Vencedora** dijo hayarse sin gente y al garete y seguimos con la operación de recoger nuestra ancla".[73]

———— o ————

73.- La aportación de este testimonio se circunscribe a añadir la afirmación de ir remolcado el vapor-torpedo por otra embarcación indudablemente debido a la gran distancia a recorrer existente entre el puerto del Callao y el fondeadero de la Escuadra del Pacífico en la Isla de San Lorenzo, derrotero éste que, si bien resulta ridículo para un buque de cierto porte, para una pequeña embarcación marinada durante la noche, debia de aparecer como peligroso. Aún hoy esta navegación demora casi unos cuarenta minutos, lo cual nos puede sugerir las dificultades de practicarla a oscuras, remolcando a otra lancha y temiendo en cualquier momento ser descubierto por estrecha y redoblada vigilancia del contrario

t) Iriondo: 248 - 250.

El aparato del torpedo consistía en un recipiente de cobre de figura elipsoidal, conteniendo hasta dos quintales de un fulminato, cuya mezcla y proporciones desconocemos. El elipsoide presentaba en el extremo de uno de los ejes un pequeño tubo cerrado por un plano, en que iban implantadas multitud de chimeneas, poco más grandes que las de carabina, y en cada chimenea un fulminante. El percutor era un pesado cilindro de hierro, que deslizaba dentro de un largo tubo atornillado al recipiente, de manera que colocado en un extremo más distante dicho tubo, si se daba cierta inclinación al aparato descendía rápidamente en virtud de su peso, y golpeando con fuerza los pistones inflamaba el fulminato.

Este aparato iba sujeto con abrazaderas a una gran pieza o botalón de madera, colocado en la cubierta de un lanchón de hierro, movido por una máquina de vapor de alta presión. El botalón salía de la proa como un tercio de su longitud y, además, tenía la inclinación suficiente para que el percutor, abandonado a sí mismo, cayera contra el depósito del fulminato. Dos barras de hierro, giratorias, una en la roda y otra en la cubierta del vapor, sujetaban el botalón, formando un cuadrilátero articulado, de modo que si sufría un choque por su extremo, el botalón retrocedía girando sobre las barras, y este movimiento ponía en acción el disparador del cilindro percutor, pues ya se comprende que éste necesitaba estar retenido hasta el momento de obrar, porque no podía permanecer libre con la inclinación de aparato. El disparador se componía de una palanca horizontal, de hierro, girando en su punto medio sobre un marco vertical colocado en el extremo de popa del batalón de madera; la palanca, en dirección de la longitud del aparato, tenía en su extremo de proa articulado un perno, que se introducía en el tubo del percutor por un agujero practicado al efecto; de modo que era obstáculo contra el cual quedaba aplicado el cilindro percutor, sin poder deslizar hasta tanto que el perno fuera levantado. Al extremo de popa de la

palanca se aseguraba una piola, cuyo otro chicote se retenía en la cubierta del vapor, cerca de la roda". [74]

——— o ———

u) "Rejistro de los Despachos trasmitidos de Palacio, á la Com.dcia G.ral de Marina desde el 27 de Febrero de 1866. Callao Mayo 5 de Mayo de 1866", Biblioteca Nacional del Perú, Lima.

"Nº 140. S. Palma

¿Que hizo el torpedo anoche?

1.8 pm. Espinoza". [75]

——— o ———

"Nº 154. S.E.

El Vapor **Sofia** esta en poder de los Españoles, una bala corte el botalon a donde estaba prendido el torpedo y este cayo al mar.

La persona que da esta noticia ha estado hoy al costado del **Sofia** y hablo con Méndez-Núñez quien se haya bastante enfermo.

S.S. Sartori. 10.5 pm.

——— o ———

74.- Resumiendo *ad infinitum*: un torpedo cuya explosión se produce por percusión directa, deslizándose su percutor por el exterior de un tubo metálico hasta chocar violentamente contra los fulminatos e iniciando convenientemente la ignición del explosivo.

75.- ¿Quién es este desconocido y parco firmante llamado Espinoza? ¿No podría tratarse del alférez de fragata Vicente Espinoza, el cual, en 1867 hallamos como comandante de los Botes Torpedos ? Si así fuese, lógicamente, esta hipótesis de trabajo colisionaría con la ofrecida en su expediente personal, el cual, como recordaremos, le sitúa, en mayo de 1866, a bordo del vapor **Colón** o en el **Victoria**. Partiendo de esta pregunta podemos argumentar lo siguiente:

1. ¿Por qué esta inusual y extraña confusión en su hoja de servicios? En su expediente, aparte delas menciones a uno y otro buque de guerra se distinguen

v) Salida de la Bahía del Callao; parte de la Escuadra para Rio Janeiro; la otra para Manila, con escala en Otaiti y otros puntos, día 9 al 10/5/1866, AAB.

El Torpedo rondará entre la **Numancia** y la Ysla, pero por supuesto mas cerca que la **Vencedora**. El Torpedo llevará una luz á proa y otra á popa.

---

las sucesivas anotaciones manuscritas mediante las cuales se recogen los testimonios del capitán de corbeta Juan José Raygada y del teniente primero Guillermo Black sobre la asistencia de Espinoza al combate.
Curiosamente todas las certificaciones y transcritos avales están fechados el mismo día: Callao, 8 de Junio de 1872, aparentando haber sido recogidos o recabados ex profeso, resultando ser , el primero de ellos, de puño y letra del cuestionado D. Vicente Espinoza y los restantes de combatientes que no estuvieron a bordo del **Victoria**, ni siquiera, por omisión, del **Colón.** ¿Cómo Raygada y Black pueden atestiguar que Espinoza combatió embarcado en el **Victoria,** cómo si ellos estaban, el uno en otro buque, y el otro en una fortificación terrestre, a considerable distancia del puerto? ¿Por qué Espinoza habría de mentir, por qué tendría que falsificar su expediente personal, por qué precisaría de tanto aval cuando desde 1869, contaba con el reglamentario diploma, firmado por el propio Presidente de la República que, oficialmente y para todos los efectos, le acreditaba como **"Benemérito á la patria en grado heróico"**? ¿Por qué? ¿Quizás pudiera deberse al carácter abyecto y despreciable del torpedo., a la indignidad de su uso, a la vergonzante asunción, tanto privada como públicamente, de su empleo en combate, en 1866, contra la fuerza naval española, en una época en la cual la dominante "ética de la guerra" repugnaba su empleo bélico, calificándolo de "arma cobarde en manos de villanos" y, además, en las proximidades de una fecha (1872) en la cual se procedía, casi, a firmar la paz con España?
¿En junio de 1872, no quedaba nadie de su antiguo buque que pudiera haber ratificado su presencia, en mayo de 1866, a bordo del **Victoria** (o del **Colón**)? ¿No había nadie o es que ninguno de los oficiales de dotación de una u otra nave de guerra podían haberlo certificado? De constar en su expediente una inscripción en este sentido, toda esta argumentación, documentalmente, podría con facilidad ser su misma base derribada. Si el análisis practicado en las líneas que preceden nos parece poco sólido, cuanto menos habremos de convenir en lo inusual de haber localizado tamañas omisiones y errores de documentos que, presunta y supuestamente han de ser capaces de probar toda una vida de prestaciones profesionales en la Armada del Perú.

se puso la señal de Union y tambien la de gobernar al O.S.O. del mundo; siguiendo á este rumbo con poca máquina para dar lugar á que la **Vencedora** se nos uniese, pues se habia quedado á regular distancia, por la popa, entretenida en la faena de echar á pique el Vaporcito Torpedo.

——— o ———

w) Méndez Núñez al Ministro de Marina, Valparaíso, 14/2/1866 [**Documentos**... t. I: 349-351

Exmo. Sr. :

A la llegada del último vapor-correo, en el que venía el señor Roberts, siendo portador desde Panamá de nuestra correspondencia, me pasó la siguiente comunicación:

El 26 de septiembre de 1890, Adelayda Jolch, viuda del teniente 1º graduado Vicente Espinoza, comunica el fallecimiento (3II-1890) del que fue su esposo, solicitando en consecuencia le sea expedida la preceptiva y reglamentaria cedula de montepío, adjuntando a su petición la documentación que para ello se precisa. Lamentablemente, no se encuentran los registros de sus servicios en el archivo de Marina de ese entonces. Sin embargo, apenas pocos días después, se liquida a la viuda haciendo referencia a los servicios que figuran en una liquidación previa, hecha el 15 de febrero de ese mismo año.

Es decir, que no consta nada de su persona, salvo que su viuda tiene bien a aportar al objeto de poder acogerse al cobro del solicitado montepío y las anotaciones realizadas el 15 de febrero de 1890, doce días después de producirse el óbito del teniente Espinoza y venticuatro años después de ocurrido el Combate del Callao, o lo que es lo mismo, se construye este expediente a posteriori, ocultando su participación en todo lo que hace referencia a indignas -en 1866- máquinas infernales.

2. De aceptar ser Espinoza el firmante de este breve telégrama encontraríamos precisa respuesta a todas las anteriores preguntas. Este Alférez dirigiría en 1866 los botes torpederos, en 1867 seguiría en el puesto, lógicamente debido a su experiencia, en oportuna prevención de una nueva presentación o reanudación de los ataques por parte hispana y, años después, sería otra vez reclamada su indiscutida práctica para encargarse de la torpedera **Arno**, durante la Guerra con Chile.

"Muy señor mío: Con fecha 4 del presente dije al Excmo. Sr. Ministrio de Estado lo que sigue: Excmo. Sr. : Muy señor mío: Cuando el día 2 de octubre del año ppdo. me trasladé desde Valparaíso a El Callao, cumpliendo conlas órdenes del Excmo. Sr. General D. José Manuel Pareja, encontré entre mis compañeros de viaje a un norteamericano, de nombre Mr. Dowe, y fui avisado de que llevaba la comisión del Gobierno chileno de comprar en los Estados Unidos un torpedo, y entonces no di crédito al aviso. Al llegar ahora a Panamá encontré allí a Mr. Dowe, quien venía de los Estados Unidos y volvía a Chile. El señor Cónsul de Francia, M. Zeltner, [76] me avisó que un americano había llegado siendo portador de un torpedo para el Gobierno de Chile y me dio las marcas de los cajones que contenían este instrumento. Este aviso coincidió con otros *confidenciales* pagados que pude adquirir en Panamá. Las marcas eran iguales y pude cerciorarme personalmente de que las cajas denunciadas fueron embarcadas. Entre Panamá y este puerto (Callao) tuve ocasión de trabar conversación con Dowe y de ella saqué la casi seguridad de que los avisos eran exactos, y aludiendo someramente, en conversciones familiares con el Capitán y Contador de este vapor, al hecho, conseguí la certeza de ello. Al llegar aquí creí conveniente hacer comprender amistosamente al Capitán y al director de esta Compañía de vapores [77] que la conducción de tal torpedo era la violación de los deberes neutrales y que, por lo tanto, se exponían a ser apresados. Este aviso ha producido su efecto, pues inmediatamente ha sido desembarcado el instrumento a que aludo, negándose la Compañía a conducirlo a su destino, que era por lo pronto al puerto de Coquimbo, quedando, según declaración formal del Capitán y agente de la Compañía de vapores, depositado en tierra. Lo que tengo la honra de poner en conocimiento de U.S. para los efectos que estime convenientes".

76.- Una de las principales piezas del complejo sistema de abastecimiento y de información de la escuadra española.

77.- O la mala inglesa, como era coloquialmente conocida en la zona.

En vista de esto fui a ver al señor Harvey, ascendido a Almirante, y le hice presente lo que antecede. Dicho señor me dijo que si ben no tenía noticia de que hubiese transportado el **Limeña** un torpedo, sabía que tanto el capitán como el director de la Compañía en El Callao lo ignoraban completamente, pero que tan luego fondeó el vapor y tuvo noticia de lo que se decía, el Comandante de la corbeta de S.M.B. **Colombine**, estacionada en aquellas aguas, fue a bordo del **Limeña** y habiendo hecho abrir algunos de los cajones denunciados y encontrando una caldera y una pequeña hélice, sin practicar más reconocimiento, dispuso que inmediatamente fuesen desembarcados los citados cajones, cuyas marcas eran W.S. Betts Aspinwall Wells Fargo y C°. Express y venían al cuidado de un tal Mr. Dowe, ciudadano americano.

Le hice presente al Comodoro que tan luego viese un torpedo o máquina de cualquiera otra clase destinada a obrar contra las fuerzas de mi mando es esta bahía, hiciese o no explosión; en una palabra, tan luego fuese hostilizado en lo más mínimo y de cualquier manera, sin más aviso, y creyéndome en el completo de mi derecho, sin miramiento alguno destruiría por completo la población; igual manifestación hice confidencialmente al Comandante del vapor americano **Mohongo** en la visita que me hizo acompañado al señor General Kilpatrick.

Además, para los fines que el Gobierno de S.M. juzgue oportunos, creí del caso pasar al señor Contraalmirante Harvey la siguiente comunicación:

"Muy señor mío: Me consta de una manera positiva que el vapor de la Compañía del Sur del Pacífico **Limeña** ha embarcado en Panamá un torpedo destinado a obrar contra los buques de S.M.C., el cual debía desembarcarse en un puerto de Chile. Es verdad que a la llegada a El Callao se hizo desembarcar allí, porque habiendo un español que venía a bordo manifestado al Capitán que tenía conocimiento de que se había embarcado dicho torpedo y cuáles eran las marcas de las cajas, hizo aquél reconocer algunas y encontró el contenido bastante sospechoso para poder

precindir del reconocimiento de las demás. Es tanto más extraño esto cuanto que es difícil que el agente de la Compañía en Panamá ignorase el contenido de las cajas, pues en dicha ciudad se hizo bastante público el hecho para que dejase de serle conocido. espero, pues, señor Almirante, que se tomarán las medidas oportunas para que los buques de la Compañía no se ocupen de transportar efectos de esta clase. pues, además de exponerlos a ser apresados, se harán responsables en gran parte de los sucesos a que diere lugar el empleo de las máquinas de guerra conducidas por ellos, en abierta contradicción a la neutralidad que han prometido observar, sin perjuicio de dar cuenta a mi Gobierno de este hecho para los fines que juzgue convenientes."

Todo lo que tengo el honor de poner en el superior conocimiento de V.E. en mi cumplimiento de mí deber"

———— o ————

x) Méndez Núñez al Ministro de Marina, Valparaíso, 17/2/1866 [**Documentos**... t. I: 373 - 374].

Debiendo salir en el día de hoy con las fragatas **Numancia** y **Blanca** en busca de los enemigos, dejo a V.S., como el jefe más antiguo de los igualmente caracterizados, encargado del bloqueo de este puerto, siguiendo observando estrictamente las instrucciones que para su sostenimiento le han sido comunicadas.
(. . . . .). En la posibilidad de ser hostilizados cualquiera de los buques que quedan a sus órdenes por torpedos o cualquiera de los elementos al propósito, prevengo a V.S. rompa el fuego inmediatamente sobre la plaza, procurando destruir antes que todo cuantos edificios pertenezcan al Gobierno de Chile, sin mediar más plazo que un recado de atención a los jefes de las estaciones para que puedan abandonar sus fondeaderos, y si en término de tres horas hubiese alguno que no lo verificase obvie para que desde luego destruya la población, y en el remotisimo caso de oponerse materialmente los buques extranjeros, batirá V.S. igualmente a los que tan inaudita y grave falta cometiesen, siendo él o ellos responsables de las graves consecuencias que tan impremeditada conducta acarrease, pero debiendo V.S. estar bien penetrado con

que el derecho y justicia por nuestra parte, cumpliendo con lo que el Gobierno de S.M. me tiene prevenido, y el país y su Marina esperan de nosotros nuestra bandera podrá hundirse pero nunca marcharse. Creo excusado hacer a V.S. otras prevenciones, seguro como estoy que tanto cuanto de V.S. dependa, así como de los dignos Jefes y Oficiales y demás clases que quedan a sus órdenes, se harán en todos los casos dignos de la confianza que en todos cuantos tenemos la suerte de sostener en estos apartados mares el buen nombre de la Patria tiene depositada S.M. la Reina.

——— o ———

y) Manuel de la Pezuela, comandante de la **Berenguela**, al Ministro de Marina, Valparaíso 20/2/1866, [**Documentos**... t. I: 377-378].

Exc.mo Sr. En la mañana de hoy se presentó a bordo de esta fragata de mi mando el Sr. Contraalmirante inglés Denman con el objeto ostensible de felicitarme por mi posición de Comandante interino de esta parte de la Escuadra, mientras se halla fuera el señor Brigadier don Casto Méndez con las fragatas **Numancia** y **Blanca**, y como la conversación que medió entre ambos tomó un giro bastante importante, creo de mi deber ponerla en el superior conocimiento de V.E., advirtiéndole antes que dicho señor Almirante habla el francés y el español muy imperfectamente y que en estas dos lenguas interpoladas es como se dirigió a mí, mientras yo lo hacía en francés, por ser la mejor me pareció que entendía. El señor Almirante me manifestó de un modo amistoso que creía difícil que los señores Ministros de su país y de Francia obtuviesen el fin que apetecian de arreglar pacíficamente la cuestión entre España y Chile; le contesté que, en mi entender, no podíamos esperar una respuesta indefinida, y que en mi opinión, puramente personal, esto tendría que tener un término en breve de una manera o de otra. En el curso de la conversación que siguió me dijo claramente que creía que nosotros en ningún caso podíamos hostilizar a poblaciones puramente mercantiles como ésta, que reunía las condiciones de ser casi en su totalidad una propiedad inglesa, y que los intereses de los súbditos de su nación tenía él la obligación de protegerlos; que, por otra parte, la Escuadra enemiga estaba en el Sur; también dijo con una efervescencia que el

hostilizar a pueblos de comercio sería *barbare*. A todo esto me limité a decirle que yo no mandaba la Escuadra, que no sabía en ningún caso que haría el Jefe de ella y que al al hablarle siguiendo la conversación entablada no hacía más que emitir mis opiniones privadas; que yo creía que cuando el enemigo armado a flote se escondía o se metía en sitios donde no se podía llegar hasta él, no nos quedaba otro arbitrio que acudir a otros medios ofensivos para hacer daño a la República de Chile; que si sus ciudades están indefensas, no es nuestra la culpa, y que si son débiles, debían ceder y no dar lugar a sufir daños sin poderlos devolver; que yo sentía mucho oírle decir que siendo Valparaíso una ciudad de propiedad casi inglesa, se creía en la necesidad de protegerla, pues esto era establecer un privilegio especial para la República de Chile, quien podría con esta salvaguardia ofender impunemente a quien tuviera por conveniente, y que lo sentía tanto más cuando mi convicción era de que esa consideración no podía detenernos a obrar con arreglo á las ódenes de pudieramos recibir. [78] Le repetí que yo ignoraba lo que el señor Comandante general haría o pensaría hacer. En cuanto a la expresión *barbare*, me tomé la libertad de recordarle que había casos muy recientes y más antiguos en los cuales la Marina inglesa había bombardeado y amenazado bombardear a ciudades mercantiles, y que yo creía que habían estado en su derecho. Al final de la expresada conversación se habló de los torpedos que piensan lanzar los enemigos contra la Escuadra, los cuales habían sido transportados en los vapores de la Mala inglesa desde Panamá o diferentes puertos del Pacífico y encaminados a éste. El señor Almirante sobre esto tuvo la bondad de decirme, sin que mediara súplica por mi parte, lo que él haria sobre el particular puesto en mi caso, y es: tan pronto como se supiese en qué parte del pueblo estuviese

78-.- Esa errónea apreciación chilena dio lugar al bombardeo de su principal localidad portuaria. El gobierno de Chile siempre presumió que la fuerza naval comandada por Méndez Núñez, ante la férrea interposición británica y norteamericana, se vería en la obligación de retirarse de aquellas aguas. Esa impresión, no perturbó en nada las órdenes que emanaron de Madrid.

guardado o depositado alguno de dichos torpedos, ir con un buque, dirigirse a aquella parte y destruírlo si podía. Efectivamente, le contesté, ese medio es muy bueno y es muy posible que a él acudiese yo mientras mando aquí, pero tiene el inconveniente de que yo no veo manera de poder saber el sitio indicado; pues supongo que los enemigos y los que lo sepan no me lo dirán; aproveché la ocasión para repetirle lo que hace poco días tuvo el honor de manifestarle el señor Brigadier Méndez sobre el mismo asunto por conducto del Sr. Contraalmirante Harvey; esto es, que si los enemigos acudían a medios de guerra tan inocuos, que nos creeríamos relevados de toda especie de consideración y que unas cuantas horas antes de romper el fuego tendríamos la honra de avisarles suplicándoles se separaran con sus buques para no embarazar nuestra acción. A esto el señor Almirante me expresó la opinión, de que, una vez estallado el torpedo, ya los efectos habrían tenido lugar, y que no veía incoveniente en que por nuestra parte diésemos plazos bastantes grandes a fin de que los súbditos neutrales y sus intereses no padecieran; le contesté en seguida que después de emplear medios como los torpedos sería muy justo que nosotros dilatásemos el devolver la ofensa avisando y dando plazos, si los chilenos hacían lo mismo con nosotros antes de poner en juego los expresados medios de ataque. Toda esta conversación, excelentísimo señor, tuvo lugar en lenguas que él no hablaba ni entendía muy bien, y es posible que tanto de su parte como de la mía hayamos formado apreciaciones equivocadas; pero en el fondo me parece una gran exactitud en el relato anterior. No sé si a esta conversación le habrá dado el señor Almirante Denman una gran importancia, pero por si acaso, y para que V.E. pueda estar enterado de todo lo dicho, he creído conveniente elevarlo a su superior conocimiento. Con este motivo tengo la honra de ofrecer a V.E. las protestas de mi más alta consideración y respeto.

——— o ———

z) Tassara al capitán general de la isla de Cuba, Washington 13/2/1866 [**Documentos** ... t. I : 396-397].

Con fecha 9 del actual digo al Excmo. Sr. Primer Secretario de Estado lo que sigue: En mi despacho número 42 , de 6 de febrero, decía a V.E. que se estaban haciendo en Nueva York las diligencias convenientes para llegar a conocimiento de la verdad en lo que con tanta insistencia se había dicho sobre una expedición de torpedos para volar los buques de nuestra Escuadra. El vapor que salió de Nueva York al día siguiente ya pudo llevar a Europa la noticia de prisión del Sr. Vicuña Makenna, principal agente e instigador de estos armamentos en Nueva York. Yo lo supe en la mañana del mismo día y por medio del Vicecóncul en Nueva York, señor Lopéz de Arce, que fue despachado con una carta del Sr. Potestad para enterarme de este suceso. Según dicha carta resulta que la policia había podido obtener algunos días antes el contrato original en inglés y en español, firmado por el agente chileno Sr. Mackenna, por el contratista Mr. Ramsay y Mr. Rodger, Cónsul de Chile, todo autorizado con sello consular de la República de Chile por cada buque que se destruye, es del modo siguiente: Por la **Numancia**, $ 1.000.000. Por la **Villa de Madrid**, $ 600.000. Por cada buque de las demás fragatas, $ 400.000. Por cada uno de los demás buques, $ 150.000. Una vez en posesión de dicho documento, la policia arrestó en la mañana de anteayer 6 al contratista Ramsay, y habiendo éste reconocido el contrato y las firmas, el Gran Jurado, que se hallaba reunido, expidió lo que en los procedimientos judiciales del país se llama a *bill of indutment* contra Vicuña Makenna y contra el Cónsul de Chile, Mr. Rodgers, y el Juez, dio en consecuencia, la orden de arrestarlos. Al presentarse la policia en casa del Sr. Mackenna para su ejecución, pidio éste la orden y después de haberla leído manifestó que no la cumpliría por hallarse cubierto por el privilegio de su carácter diplomático, Secretario de Legación, y diciendo que si era preciso haría resistencia. Los Agentes no se conformaron, pidieron refuerzo, y comprendiendo Mackenna que toda resistencia era inútil pidió que le dejasen permanecer en su casa bajo guardia, lo cual fue concedido, y pidió además que le permitiasen enviar un telegrama al Ministro de Chile en esta Capital, que también le fue permitido, diciendo en él que había sido arrestado y que viese de obtener una orden del Gobierno para

que se le pusiese en libertad. En cuanto tuve la noticia del asunto pasé a ver al Secretario de estado y le pasé la nota de que me ocupo en otro despacho. Ayer supe que el mismo día 7 el Secretario de Estado, contestando a la pregunta que sobre el carácter diplomático que alega Vicuña Mackenna le había dirigido el *attorney* de Nueva York, le dijo por telégrafo: Mr. Mackenna no está acreditado cerca de este Gobierno. Siga la ley su curso. Al mismo tiempo, llegó a mí la noticia que el Cónsul de Chile, Mr. Rodgers, había sido también arrestado y que tanto él como el Sr. Mackenna habían dado fianza conforme a la ley, el primero por la cantidad de 5.000 pesos y el segundo por la de 10.000. De los periódicos de Nueva York del 7, sólo el **World** se ocupó del asunto, aprovechándose de él para confirmar cuanto había dicho en la correspondencia del 8 de enero de esta capital, de que dí oportuno conocimiento a V.E. El mismo periódico, en su número de ayer 8, da una extensa y detallada relación de la prisión de Mackenna y Rodgers y de otras circunstancias. Haré notar a V.E. la íntima relación que dice existir entre este asunto y la detención del **Meteor**, el cual, según se dice, debía de tomar parte del cargamento, y no sería extraño pensar que las diligencias que se han practicado para preparar el juicio del **Meteor** hayan conducido a las averiguaciones y a la detención del contrato que ha dado lugar a la prisión de los Sres. Mackenna y Rodgers. Con respecto al carácter de Secretario de Legación que alegó al momento de ejecutarse su prisión, y en que insistió después delante del *attorney*, resulta efectivamente que el correo del Pacífico, que llegó el 12 de enero último, recibió su nombramiento de Secretario de Legación, éste probablemente el documento que, según dice el **World**, mostró al *attorney* de todos modos el carácter diplomático que pretende el Sr. Mackenna, dejando aparte cuanto hubiera podido comprometer de serle reconocido no sólo la Legación, sino a su Gobierno ha sido refutado por el Secretario de Estado y por el mismo Encargado de Negocios de Chile. Su respuesta, sin embargo, de ser como aparece en el **World** podría considerarse no tan terminante como la del Secretario de Estado. Resulta, pues, excelentísimo señor, que esto es indudablemente el plan revelado por el **World** en su Núm. del 6 de enero y del que

me he ocupado en diferentes despachos. Dice este mismo periódico en su número de ayer que en el North River existen algunos de los buques torpedos, y que hay uno en Jersey. Sin duda por la prisa en que se está en Nueva York nada ha podido decírseme sobre tan interesante particular, pero, aun, de ser cierto, ¿comprenden estos buques toda la expedición que debía salir o sólo una parte de las que ya hubiesen salido anteriormente? Esto es lo que falta aclarar , y espero que por el próximo correo podré decirlo a V.E. con datos seguros. Entre tanto, como dije en mi despacho núm. 42, el Jefe de la Escuadra tenía conocimiento desde un principio de lo que se trataba y ha podido tomar las precauciones convenientes. Por el correo de ayer me apresuraré a darle conocimiento de los pormenores de ahora.

——— o ———

a1) M. Bermúdez de Castro, ministro de Estado, al Ministro de Marina, Madrid 12/4/1866 [**Documentos** ... t. II : 48].

Con fecha 12 de marzo, el Ministro Plenipotenciario de S.M. en Washington me traslada la siguiente comunicación que había dirigido en 27 de febrero al Comandante General de la Escuadra del Pacífico:

"He tenido la honra de recibir la comunicación de V.E. de 2 del corriente. Los asuntos del **Meteor** y del agente chileno Mackenna continúan en el mismo estado y sobre todo el primero tardará probablemente en resolverse, lo cual es, desde luego, favorable. Se continúan las pesquisas y se tiene la vista fija en varios buques sospechosos. Se me denuncían planes y se hace cuanto es posible para impedir su realización. Uno de estos diarios, **La Tribune** del 26, publica una carta de Santiago de Chile, fecha 25 de enero, en que se revela un plan que debía emplearse contra la Escuadra y que está sin duda enlazado primero con el de los buques torpedos, de cuya salida habló el **World** , y además con la otra clase de torpedos (botes o proyectiles) que han pasado por el itsmo. El Gobierno chileno, dice la carta, no da señales de ceder, y se dice que el Almirante español desea dar una solución pacífica

a las cuestiones pendientes.[79].La opinión pública, que es universal contra España, [80] sus reducidas fuerzas en estas costas y el creciente aumento de la flota chilena, todo me hace creer que la guerra no continuará mucho tiempo. Plan de la acción naval para tomar los buques españoles. En todos los planes de esta naturaleza depende siempre mucho de las contingencias. Se han construido dos poderosos torpedos para destruir parte de la Escuadra española. La flota chilena, con unos pocos de los buques peruanos, está cruzando, según se cree, cerca de Valparaíso En las alturas que rodean la bahía de Valparaíso se han colocado cañones de gran calibre. Se dice que a una señal hecha en la costa, estos buques se aproximarán. Entonces tendrá lugar la explosión de los torpedos, al mismo tiempo que haciendo fuego desde la costa y empeñándose un combate general en la mar resulte, con arreglo al programa, la completa aniquilación de la Escuadra española en la bahía de Valparaíso. Hasta ahora, y a pesar de los especuladores y de las influencias que ayudan a entrar en la conspiración chileno peruana, este Gobierno guarda religiosamente la neutralidad y obra de acuerdo con las indicaciones de esta Legación".

Lo que de Real Orden traslado a V.E. para su conocimiento.

79.- Lo cual era totalmente cierto. El Comandante General de la **Escuadra del Pacífico**, siempre intentó la resolución por medios no bélicos de este contencioso, cosechando, como envenenado fruto a sus desvelos, muy injustas reprimendas por parte del Gobierno de la Reina.

80.- Lo cual, estrictamente, no era del todo cierto. Indudablemente España y su fuerza naval destacada en el Pacífico no despertaron las simpatías de la inmensa mayoría de los habitantes del Continente, pero, lo que es menos cierto, es que un grupo muy numeroso de naciones se desmarcaron con inusual presteza de este problemático litigio, adoptando posturas que fueron, directa o indirectamente, contestadas y condenadas por los Gabinetes del Perú y Chile. Asimismo, es preciso diferenciar entre "pueblo" y "autoridades políticas" de las respectivas repúblicas americanas. El mismo Vicuña Mackenna confesaba con desconciertoy no contenida ira las magníficas relaciones existentes entre el Reino de España y el republicano Gobierno de los Estados Unidos, Uruguay, Argentina, Brasil . . . , entre otros muchos países que prefiero no citar, suponen ejemplos similares al antes descrito.

Publicaciones efectuadas por la Marina de Guerra del Perú

Caivano, Tomás, *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*, Callao 1979-1983, 2 vols. (agotada).

Castañeda Matos, Alicia, *Viaje de los Monitores Manco Cápac y Atahualpa* (1869-1870), Lima 1991.

Castro de Mendoza, Mario (Vicealmirante). *La Marina Mercante en la república*, 1821-1968, Lima 1980, 2 vols. (agotada).

Elías, Julio J, (C. de N.) *La Lancha torpedera "Alianza" en la epopeya de Arica (17 de marzo - 7 junio 1880)*, Callao 1962. (agotada).

Elías, Julio J. (C. de N., editor) *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú*, Lima 1958, 2 vols. (agotada).

García Martínez, José Ramón, *Minas, torpedos y canoas explosivas en el Callao. el 2 de mayo de 1866*, Lima 1993.

Héroes y Marinos Notables, T I. Callao 1982, varios autores. (agotada).

Homenaje a Grau, Lima 1984 (3a. Ed.), varios autores. (agotada).

López, Jacinto. *Historia de la Guerra del Salitre*, Lima 1977. (agotada).

López Martínez, Héctor. *Notas sobre Grau*, Lima 1979. (agotada)

Melo, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú, Los Piratas y el Callao Antiguo*, Callao 1980-81, 2 vols. (agotada).

Ortiz Sotelo, Jorge (Tte. 1º). *Historia de la Educación Naval en el Perú. Primera parte (1657 - 1845)*, Lima 1980. (agotada).

Ortiz Sotelo, Jorge (Tte. 1º). *Escuela Naval del Perú. Historia Ilustrada*, Callao 1981.

Ortiz Sotelo, Jorge (C. de C., editor) *Un derrotero inglés de las costas de América, 1703 -1704*, Lima 1988.

La fragata "Amazonas" y su viaje alrededor del mundo, 1856 - 1858, Lima 1988.

Ortiz Sotelo, Jorge (C. de F., editor) *Derrotero de la Mar del Sur, del capitán Hurtado de Mendoza, 1730*, Lima 1993. (en prensa).

Actas del I Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Lima 1992 (en prensa).

Panorama sobre el Nuevo Derecho del mar. Lima 1981 (1a. Ed. agotada), 1987 (2a. Ed. aumentada y corregida), varios autores. (agotada).

Quiroz Paz Soldán, Eusebio. *La Imagen Histórica del Almirante Miguel Grau*, Lima 1991.

Romero Pintado, Fernando (Tte. 1º). *Notas para una Historia de la Marina Fluvial de Guerra*, Callao 1959, (2a. Ed. agotada).

Romero Pintado, Fernando (C. de F.). *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía, (1830-1933)*, Lima 1983 (3a. Ed. del título anterior). (agotada).

Notas para una Biografía del Vicealmirante Guise, Lima 1974 (agotada).

Grau: biografía lírica, Lima 1984. (agotada).

Rosselló Truel Vda. de Reátegui, Carmen y C. de F. Jorge Ortiz Sotelo (editores), *Trazando la Frontera*, Lima 1992.

Serrano Mangas, Fernando, *Naufragio y Rescates en el Tráfico Indiano durante el Siglo XVII*, Lima 1991 (Coedición).

Valdizán Gamio, José (C. de N.). *Historia Naval del Perú*, Lima 1980-1992, 5 vols.

Vegas, Manuel I. (C. de F.) *Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924*, Lima 1973 (2a. Ed. agotada), 1978 (3a. Ed. agotada).

Zanutelli Rozas, Manuel. *Héroes y Marinos Notables*, t, II. Lima 1993. (en prensa).

MARINA DE GUERRA DEL P.
Sistema de Bibliotecas
Clas. 595.054/G/1993
Inv. 0500
Fecha: 10/5/93
Inst.

Este libro se terminó de imprimir
en abril de 1993 en los Talleres
Gráficos de IMPRENTA MURAKAMI S.A.
Av. Brasil 3999 Magdalena del Mar
Telf. 629831 - 623179 - 621698
Fax 615360
Lima - Perú

MARINA DE G
Sistema de Bibliotecas