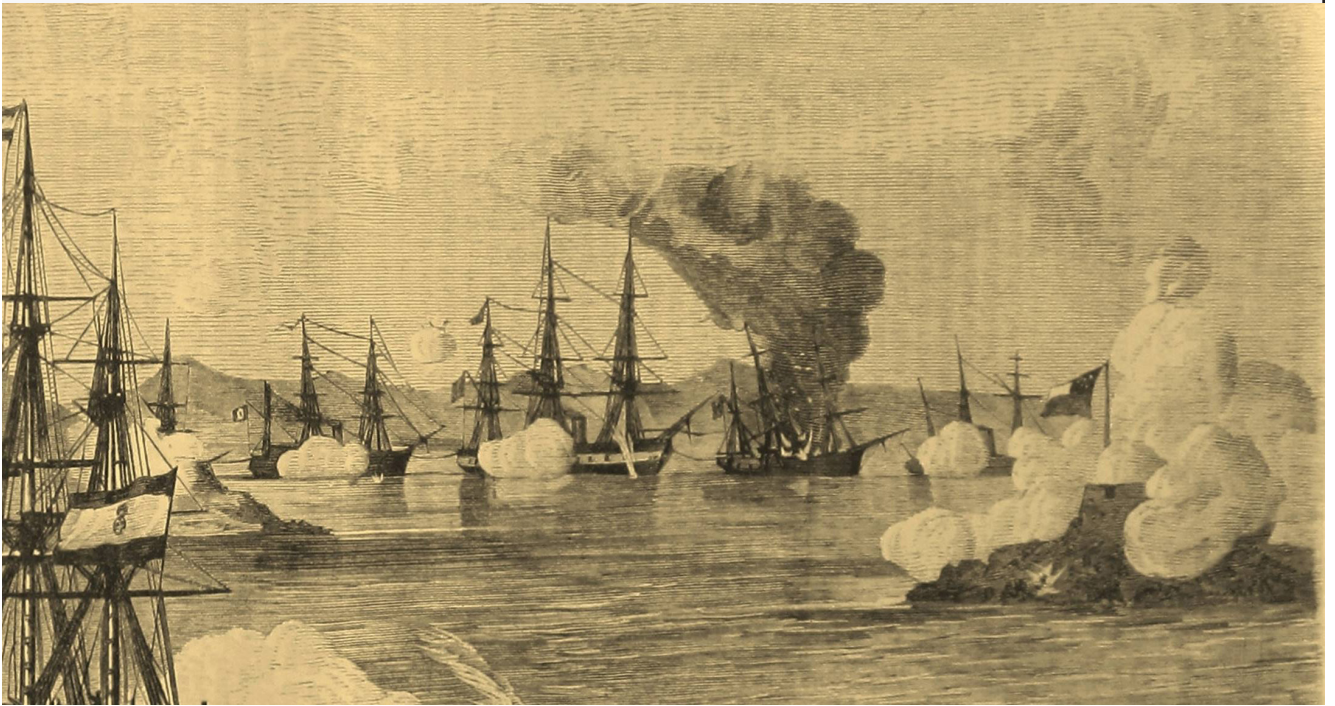


Derroteros de la Mar del Sur

Guerra en el Pacífico Sudamericano
1864-1866



Núm. 23-24

2015-2016

Lima (Perú) - Viña del Mar (Chile)

Derroteros de la Mar del Sur.

Número especial: *Guerra en el Pacífico Sudamericano, 1864-1866*

Publicación de Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana,
Hermilio Valdizán 176, dep. S02, Lima 17, Perú.

Editores generales: Jorge Ortiz Sotelo y Rodrigo Moreno Jeria.

Consejo editorial:

Alexandre Sheldon-Duplaix, Servicio Histórico de la Defensa, Francia.

Cristina Flórez Dávila, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Perú.

Fernando Wilson Lazo, Universidad Adolfo Ibáñez, Chile.

Lawrence Clayton, Universidad de Alabama, Estados Unidos.

María Luisa Laviana, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, España.

Redacción y Administración:

Hermilio Valdizán 176, dep. S02, Lima 17, Perú.

teléfono (51) 999694410

e-mail: thalassajos@gmail.com

Publicación digital.

Hecho el depósito legal n° 99-1761

Sumario

Editorial	5
Siglas utilizadas en la revista	7
<i>The loss of the French colony of Santo-Domingo viewed from the shores of Cuba: the Baracoa papers 1806-1808.</i> Myriam Alamkan	9
<i>La alianza peruano-chilena (1865-1866)</i> Jorge Ortiz Sotelo	18
<i>La División Naval Francesa del Pacífico y la guerra de las islas Chincha (1864-67)</i> Alexandre Sheldon-Duplaix	35
<i>Cobertura de la prensa local del bombardeo sobre Valparaíso por parte de la escuadra española el 31 de marzo de 1866</i> Fernando Wilson L.	53
Documentos: <i>Actas de la Junta del Apostadero Naval del Callao 1794-1799</i> Jorge Ortiz Sotelo (editor) y Laura Gutiérrez Arbulú (transcripción)	63
Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana	127

Editorial

El presente número de *Derroteros* trae algunas novedades, la primera de las cuales es que Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana ha unido esfuerzos con la Universidad Adolfo Ibáñez, a través de su Departamento de Historia y Ciencias Sociales, para continuar editando su revista institucional. La segunda es que hemos logrado conformar un consejo editorial con cinco distinguidos historiadores de diversos países, y estamos en el proceso de conformar un consejo internacional.

La tercera novedad es que hemos incluido una sección de documentos, que en este caso incluye las actas de la junta del Apostadero Naval del Callao de 1794 a 1799, conservadas en la Biblioteca Nacional del Perú, y transcritas hace ya varios años por la historiadora y paleógrafa Laura Gutiérrez Arbulú, actual directora del Archivo Arzobispal de Lima.

Los cuatro artículos que se incluyen en este número corresponden a sendas ponencias presentadas en el Simposio de Historia Naval llevado a cabo en la Academia Naval de los Estados Unidos los días 17 y 18 de setiembre del 2015. Dicho evento es quizá el más importante en su género, y la presencia de temas iberoamericanos ha ido creciendo con el tiempo, al punto que en sus últimas versiones se han logrado constituir hasta tres paneles para abordarlos desde muy diversos puntos de vista.

El artículo de la investigadora francesa Myriam Alamkan, *The loss of the French colony of Santo-Domingo viewed from the shores of Cuba: the Baracoa papers 1806-1808*, nos muestra una interesante perspectiva de la forma como la Francia Napoleónica trató de restablecer el control de sus colonias caribeñas, esencialmente del actual Haití, descansando esencialmente en el uso de corsarios.

El artículo de Jorge Ortiz se enfoca en una etapa poco tratada en la historiografía peruana y chilena, la de la conformación de una escuadra aliada que operó en aguas del sur chileno durante la guerra que ambos países sostuvieron con España en 1865. Pese a las fricciones surgidas entre los mandos de las divisiones peruana y chilena, que llegaron a tener repercusiones políticas y operacionales, la alianza funcionó. Durante largos meses los marinos peruanos y chilenos se fueron conociendo, y sin duda se forjaron algunos lazos. Ese conocimiento mutuo les habría de ser útil trece años más tarde, cuando ambos países iniciaron la larga Guerra del Pacífico (1879-1883).

Las principales potencias solían tener una fuerza naval actuando en el Pacífico para

proteger sus intereses nacionales, llegando en ocasiones a usar la fuerza para hacerlos prevalecer. El investigador francés Alexandre Sheldon-Duplaix, del Servicio Histórico de la Defensa, nos presenta la percepción del comandante en jefe de la División del Pacífico sobre el conflicto peruano-chileno con España. Nueve buques de esta división recalaron repetidas veces en Callao y Valparaíso durante los dos años del conflicto, lo que permitió seguir de cerca su desarrollo; velando en todo momento que los intereses franceses no se vieran afectados. El trabajo brinda también luces sobre las dificultades que debían enfrentar este tipo de fuerzas navales, pues a la par de cumplir sus labores de protección en Perú y Chile, la división francesa se hallaba empeñada en hacer lo propio en Oceanía, combatir a las fuerzas mexicanas y mantenerse alerta ante una posible actitud hostil norteamericana.

Los medios de comunicación han jugado y siguen jugando un papel sustantivo en los conflictos, sea contribuyendo a exacerbarlos o a paliarlos. El investigador chileno Fernando Wilson analiza el papel que le cupo a la prensa de su país, y en particular a la de Valparaíso, primero en involucrar a Chile en lo que había sido inicialmente un conflicto hispano-peruano; y luego durante el conflicto mismo, particularmente en las semanas previas y los días posteriores al bombardeo de Valparaíso por la escuadra española el 31 de marzo de 1866.

Estamos seguros que encontrarán de interés este nuevo número de la revista.

Los editores

Siglas utilizadas

- AGMAB Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués, España.
- AGI Archivo General de Indias, Sevilla, España.
- AGNA Archivo General de la Nación, Buenos Aires, Argentina
- AGNC Archivo General de la Nación, Bogotá, Colombia.
- AGNM Archivo General de la Nación, México D.F., México.
- AGNP Archivo General de la Nación, Lima, Perú.
- AGS Archivo General de Simancas, Valladolid, España.
- AHN Archivo Histórico Nacional, Madrid, España.
- AHNC *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, Valparaíso, Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.
- AN *The American Neptune*, Salem, The Peabody Museum of Salem and Essex Institute, Estados Unidos.
- ANCh Archivo Nacional, Santiago, Chile.
- BACH *Boletín Antártico Chileno*, Instituto Antártico Chileno, Santiago, Chile.
- BAHNC *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*.
- BCN *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, Centro Naval, Argentina.
- BIRA *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, Lima, Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú.
- BL British Library, Londres, Gran Bretaña.
- CIHCM *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* (Madrid).
- CSIC Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España.
- DM *Revista "Del Mar"*, Instituto Browniano, Buenos Aires, Argentina.
- DMS *Derroteros de la Mar del Sur*, Lima, Madrid, Mulazzo.
- EHN *Estudios de Historia Novohispana*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- GC *The Great Circle*, Revista de la Asociación Australiana de Historia Marítima.
- HAHR *Hispanic American Historical Review*, Duke University Press, Estados Unidos.
- HC *Historia y Cultura*, Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú, Lima, Perú.
- HM *Historia Mexicana*, El Colegio de México, México D.F.
- IHCN Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España.
- IEHMP Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, Perú.
- IHME Instituto de Historia Marítima, Guayaquil, Ecuador.
- IJMHI *Internacional Journal of Maritime History*, International Maritime Economic History Association, Canadá.
- IJNA *International Journal of Nautical Archaeology*, Nautical Archaeology Society, Londres, Gran Bretaña.

- MH* *Mains 'l Haul*, A Journal of Pacific Maritime History, Maritime Museum Association of San Diego, San Diego, Estados Unidos.
- MM* *The Mariner's Mirror*, The Society for Nautical Research, Londres, Gran Bretaña.
- Mi* *Militaria*. Revista de Cultura Militar, Asociación de Amigos de los Museos Militares, Madrid, Editorial Complutense.
- MNM* Museo Naval, Madrid, España.
- Ne* *Neptunia*, Association des Amis du Musée de la Marine, París, Francia.
- NH* *Naval History*, United States Naval Institute, Annapolis, Estados Unidos.
- NHR* *Naval Historical Review*, Naval History Society, Australia.
- Ol* *Oleaje*, Marina de Guerra Dominicana, Santo Domingo, República Dominicana.
- PT* *Pull Together*, Naval Historical Foundation and Naval Historical Center, Washington, Estados Unidos.
- RAM* *Rumbo al Mar*, Liga Marítima Uruguay, Montevideo, Uruguay.
- RAME* *Revista Secretaría de Marina - Armada de México*, México D.F., Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina, México.
- RAV* *Revista de la Armada*, Caracas, Venezuela.
- RCHA* *Revista Complutense de Historia de América*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, España.
- REEP* *Revista Española de Estudios del Pacífico*, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, España.
- RGM* *Revista General de Marina*, Armada Española, Madrid, España.
- RH* *Revista de Historia*, San José, Escuela de Historia, Universidad Nacional, Centro de Investigaciones Históricas, Universidad de Costa Rica.
- RHMP* *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, Lima, Perú.
- RHN* *Revista de Historia Naval*, IHCN, Madrid, España
- RIHM* *Revista del Instituto de Historia Marítima*, IHM, Guayaquil, Ecuador.
- RMB* *Revista Marítima Brasileira*, Servicio de Documentación de Marina, Río de Janeiro, Brasil.
- RMCh* *Revista de Marina*, Armada de Chile, Valparaíso, Chile.
- RME* *Revista de Marina*, Armada del Ecuador, Guayaquil, Ecuador.
- RMP* *Revista de Marina*, Marina de Guerra del Perú, Lima.
- RNU* *Revista Naval*, Club Naval, Montevideo, Uruguay.
- Ru* *Rumbos*, Revista de la Armada Cubana pre-Castro, Miami, Estados Unidos.
- U.* Universidad o University.
- SH* *Sea History*, National Maritime Historical Society, Peekskill, Nueva York, Estados Unidos.
- WSR* *World Ship Review*, World Ship Trust, Londres, Gran Bretaña.

The loss of the French colony of Santo-Domingo viewed from the shores of Cuba: the Baracoa papers 1806-1808

Myriam Alamkan*

The French defeat of “Vertières, Santo-Domingo”, on November 18th 1803, had various consequences on its neighbouring islands such as many attempts made by French privateers from the island of Cuba.

Cuba was considered as a new shelter for some French inhabitants of Santo-Domingo since 1791. This small colony of French refugees received the help of “Agence de Prise”, the French office in charge of the defence of Guadeloupe’s privateering activities in Cuba. Nevertheless Guadeloupe was not the only French colony that had fit out privateers, so did French Santo-Domingo too.

From 1806 to 1808, a French office in Cuba was in charge of the interest of the French colony of Santo-Domingo called: the “Agence de Prises de Saint-Domingue”. It was an official Board of French Santo-Domingo for privateering activities in the city of Baracoa.

At that time the French colony of Santo-Domingo moved from the west part of Hispaniola to the east. This place was known before The Basel Treaty in 1795 as the Spanish colony of Santo-Domingo. This treaty gave France the ownership of her former Spanish colony. So France chose not to unify its two colonies in a single one. Officially, France distinguished the two colonies and called her colony French Santo-Domingo or Saint-Domingue and the other part was called Spanish Santo-Domingo, as in the past.

From 1795 to 1801, France did not militarily occupies Spanish Santo-Domingo but maintained general Roume at the head of the colony and despite the decree of 16 Pluviôse an 2 (February 4th 1794) which abolished slavery in all the French territories and it maintained slavery legal in Spanish Santo-Domingo. Toussaint Louverture decided to join the two colonies in January 1801.

After the Vertières defeat, the general Ferrand who was in charge of the French army in the southern part of Hispaniola decided to move from Monte-Christi to Santo-Domingo city on December 20th 1803. With Santo-Domingo city as the capital a new French colony of Santo-Domingo was born.

Despite the proclamation of independence of Haiti on January 1st 1804, France did

* Association Trésors du Patrimoine, Vaughenlieu, Lamentin, Guadeloupe (French West Indies). Ponencia presentada en el Simposio de Historia Naval, Annapolis, Maryland, 17 y 18 de setiembre del 2015.

not recognise the independence of Haiti so the French began to call their former French Santo-Domingo as: Santo-Domingo occupied by rebels.

This essay explores the way that French settlers attempted to restore their authority over their former colony of Santo-Domingo by using their privateers to threaten the trade carried out by the rebels from the former French part of Santo-Domingo. The independence of Haiti will be recognized by France only in 1825.

The Baracoa papers

We found only one single register with the name of Baracoa, island of Cuba in the French Defense Archives at Vincennes. This register was a testimony of the activities of French refugees in the city of Baracoa from February 16th 1806 to August 5th 1808. This particular administration was in charge of the interest of Santo-Domingo in Baracoa, Cuba.

Maupassant was the Navy deputy commissioner of Santo-Domingo in the city of Baracoa, Cuba. He had a registry office in Baracoa for the French privateers' activities but also he was involved in various legal judiciary documents about civilian and financial affairs. He was not the only French delegate in Baracoa. You can also find Pierre de Thébaudière¹. In March 14th 1808 the general Ferrand appointed him the deputy project manager of the government of Santo-Domingo in the city of Baracoa.

In this city, lived also a French agent in charge of the interest of Guadeloupe, another French colony, in charge of privateering activities. The different posts did not qualify them as the ambassador of the French Republic. No French governors had enough authority to appoint an ambassador or a consul. The post of French agent had been created by the French governors in order to collect all legal documents they needed in trials to establish the validity of the seizure made by French privateers. Each French agent collected all the taxes due from the sale of the ships. In 1800, the French agent of Guadeloupe levied about 12 or 15% tax on sales made in Cuba². But we did not find any information about the amount of taxes levied by Santo-Domingo.

But the peculiarities of their legal status were a real problem case about the legality of all documents executed by them with respect of the Spanish or the French legislation. However, for the French people who came to Cuba to escape from the slaves' rebellions in Santo-Domingo those men were the spokesmen of the French ideology in the West Indies.

Nowadays you can only find a register in the archives at Vincennes signed by Maupassant but Ulanne Bonnel³ wrote that Maupassant had held several registers, no one

1 Pierre-André-François Viau de Thébaudière was public prosecutor in the city of Cap Français (French Santo-Domingo) before the French Revolution. In 1802, he became judge at the Appeal court of the city of Cap Français. Fin d'empire- fin de « classe » les administrateurs coloniaux de Saint-Domingue et la Révolution haïtienne. Zélie Navarro-Andraud, *Dix-huitième siècle*. 2011/1 (n°43). La Découverte. http://www.cairn.info/zen.php?ID_ARTICLE=DHS_043_0369#no11

2 Myriam Alamkan, *Vous irez porter le fer et la flamme*, Matoury: Ibis Rouge Editions, 2015, p. 160.

3 Ulanne Bonnel, *La France, les Etats-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, Paris: Nouvelles éditions

can give a precise number. Perhaps the others were lost during the trip from the US to France and some documents were nowadays in Guadeloupe's archives in Guadeloupe.

The Baracoa register was mostly a transcript of judgments about the seizures made by the French privateers in Spanish Santo-Domingo, in Santo-Domingo city by the administration entitled: "commission administrative de la marine séante à Santo-Domingo". In fact this commission established under the decrees of "6 Germinal an 8 and 17 floréal an 9 and composed under the article 115 of the rule of 2 Prairial an 11".

This administration was in charge of the legality of the privateers' activities as the Trade court did it in 1793. But it was the first degree of the procedure. To appeal to one of its judgments you could ask "la commission spéciale de prises" but for most of the judgment the appeal was pronounced the same day, in the same place with the same judges. But they were not professional judges. Most of them were navy officers. I prefer to keep the French qualifications:

Le président: Vives, chef de l'état-major général, chargé en chef de l'administration de la marine.

Minuty: président de l'audience impérial ou cour d'appel représentant en cette qualité le commissaire de justice.

Huet, sous-commissaire de marine chargé des armements et des classes.

Ch. Goguet, sous-commissaire de marine chargé de l'instruction des procédures et des prises.

Secrétaire greffier: Leroy commis principal de marine

Daubresson, inspecteur colonial remplissant les fonctions de ministère public.

The governor of Santo-Domingo, general Ferrand himself will be the president of the two commissions in some document.

All the judgments set place in the city of Santo-Domingo but the investigation phase and sometimes the place they sold their seizures was located in Cuba like Baracoa and Matanzas and made by the French delegate of Guadeloupe or by the French delegate of Santo-Domingo. Why French decided to move from French Santo-Domingo?

Immigration caused by the slave revolt

The French immigration in the Eastern part of Cuba was well-known⁴ around Santiago and also in Matanzas province in the Western part of the island near La Havana. Those cities were the destination of many French refugees settled after they left French Santo-Domingo.

Cuba is close to Santo-Domingo. This Spanish island seemed to be a good place to live. But some French people also moved to Jamaica despite its status of British colony or to Louisiana and other North American cities. Both were safer places to live in facing the situation of French Santo-Domingo.

The first wave of immigration to Cuba began in 1791; more than 18000 people included slaves. The Spanish colony of Cuba needed new settlers to farm its insufficiently

latines, 1961, p. 192.

4 Alain Yacou, « Les Français à Cuba après la Révolution à Saint-Domingue », *Revue Française d'histoire d'Outre-Mer*, vol. 74 (1987), n°275, pp. 149-188.

cultivated land located in the East side of the island. So the French were welcomed in Cuba.

You did not find farmers only in this French community you could also find some privateers. The oldest document about French privateers activities in Cuba came from French Santo-Domingo and judged by its administration between December 29th 1796 and May 27th 1797⁵:

Privateers, their captains and the place they were fitted out

La Fouguese, captain Antoine Martin, Saint Yague de Cube.

L'Annibal, captain Jean Verger, Baracoa.

La République Triomphante, captain Poncellier Dubuc, Baracoa.

Le Général Toussaint, captain Baptiste Consse, Baracoa.

La Magdeleine, captain Jean-Marie Agard, Cuba island.

La Revanche, captain Berard, Cuba island.

La Vengeance, captain L'éveillé, La Havane.

La Vengeance, captain Louis Nadal, Saint Yague de Cube.

La Favorite, captain Fiers des Bras, Cuba island.

La Ressource Nationale, captain Aycard, Saint-Yague de Cube.

La Pauline, captain Alexandre Bolchot, Saint-Yague de Cube.

Les Trois sœurs républicaines, captain Redonnet, Saint-Yague de Cube.

La Surveillante, capitaine Laurent Simon, Saint-Yague de Cube.

L'Imprévu, captain Henry Loiseau, Saint-Yague de Cube.

Le Sans-Pareil, captain Joseph Massem, Cuba island.

In the same document we could find a French privateer fitted out in Santo-Domingo (the city?) called the *Démocrate* (Captain Ciberon) who seized a British ship the *Betsy* you could also find another privateer *La Liberté* (Captain Jean Joseph Icard) fitted out in Monte-Christi.

It seems that people could be a privateers' ship-owner in Cuba and to be agree with the French Revolutionary ideas and named his ship: *La République Triomphante*/ The Triumphant Republic, *Les Trois sœurs Républicaines*/ The Three Republican Sisters. You can also name your ship: the *General Toussaint*. It's the unique ship in entire history of Guadeloupe and Santo-Domingo to carry the name of a black officer.

To have a Lettre de Marque from French authorities all ship-owners had to pay for it but also need to prove their loyalty to the French Republic. You can question the loyalty of French people who left Santo-Domingo to the safety place of Cuba and question their attitude to the proclamation of the abolition of slavery. But we had no archives about the entire period so we could only presume. We could not explain why Cuba seems to have a privateer's fleet which outnumbers that of Spanish Santo-Domingo.

5 « Tableau des prises faites par les corsaires français à Saint-Domingue et jugées bonnes par la commission du gouvernement déléguée aux Isles dans le Vent ». FF2-43, Archives de la Défense, Vincennes (France).

We do not have a lot of information about the ship *General Toussaint*. This general not the ship became famous under the name of Toussaint Louverture. But he had various name in his life, one of them was Toussaint Bréda. Bréda was the name of the sugar plantation where he was born. After Toussaint was made general by the Spaniards he decided to join France and became a French general officer in 1795 and in 1797 he became general in chief of the French Army in the French Santo-Domingo.

Ten years later, when Maupassant wrote this register the political situation had change in Santo-Domingo. If the Spanish part of the island was larger than the French one. The attacks of Jean-Jacques Dessalines in March 1805 reduced it to the city of Santo-Domingo⁶. Dessalines laid siege in front of Santo-Domingo city from March 6th to March 29th 1805. After this unsuccessful attack, the French Navy was defeated facing British navy during the battle of San Domingo in February 6th 1806. For French authorities Jean-Jacques Dessalines and his army were rebels. France has officially declared her colony of Santo-Domingo in rebellion on “29 Vendémiaire an X” (October 21st 1801).

The French privateers facing the rebel’s trade

To trade with rebels was the most widespread condemnation. The French used it easily because trade was totally forbidden between all Hispaniola ports except Santo-Domingo city. In June 20th 1806, the seizure by the French privateer *La Lyonnaise* captain Tessier of the American salve ship the *Mary* captain Georges Lawton from Newport was legal and orders to sell the ship and merchandises. The court wrote that Americans citizens helped Dessalines against French interest.

Seizure made by French privateers due to trade with Rebels⁷

Marie, Newport (Captain Georges Lawton) seized by *la Lyonnaise* (Captain Tessier).
Diana, New-York (Captain John P. With) seized by *la Félicité*, (Captain Mouïsan).
Clarisse Thowsend, Philadelphia (U.S.A) (Captain John Whiteside) seized by *le Napoléon* (Captain Jean Ayard), *le Cerf*, (Captain Jean-Jacques) and *le Renard*, (Captain Bonne).

Francis Mexun, (Captain James Nichols) seized by *le Surveillant* (Captain Thomas Jean-Baptiste Roger).

Baltimore, (Captain?) seized by *la Superbe* (Dominique You).

Christiana (Captain Richard Ellis, Denmark) seized by *le Surveillant* (Captain Thomas Jean-Baptiste Roger, ship-owner Laffite).

Francis Mexun, Philadelphia (Captain James Nichols, U.S.A) seized by *le Surveillant* (Captain Thomas Jean-Baptiste Roger, ship-owner Laffite).

Mark (Captain John Patrick, U.S.A) seized by *la Bellome* (Captain Blaise Delanger).

⁶ Charles Nach Mback, *Haïti République Dominicaine- Une île pour deux (1804-1916)*, Paris: Karthala, 2003, p. 70.

⁷ Archives de la Défense, Vincennes (France) Série FF2-43.

The second most common reason of seizure validation was the link with the ship of the crew with enemy nation: English ships, but also Swedish ones.

When we compare the two lists of the privateers there is only a name in common: Captain Jean-Marie Agard. We had not enough papers to conclude if privateers of Baracoa had previously privateers' activities in Santo-Domingo or in Guadeloupe or in allied territories.

Privateers of Baracoa (from Baracoa register⁸)

L'Exchange, captain Folin

La Jeune Estelle, captain Jean-Marie Agard.

Le General Ferrand, captain Gariscan

Le Bon Français, captain Jean-Baptiste Lecouvreur.

La Bonite, captain unknown

L'Aimable Aimée, captain Pokery.

La Lyonnaise, captain Jean Tessier.

La Rencontre, captain Claude Saunier.

Le Bernadote, captain unknown ?

Le Superbe, captain Lalanne.

L'Arlequin captain Agard

La Jeune Estelle, captain Youx

La Mignone, captain Joly

La Fortune, captain Thomassin

La Félicité, captain Mouïsan

Le Cerf, captain Jean-Jacques.

Le Renard, captain Bonne

Le Surveillante, captain Thomas Jean-Baptiste Roger

Le Bellome, captain Deglandes

La Superbe, captain Dominique Youx/ You.

The former French Santo-Domingo became in the judgment papers the land in the hands of rebels or black rebels. On May 13th 1807, an anonymous schooner was seized by the French privateer *La Jeune Estelle* (Captain Jean-Marie Agard). This was the first and only judgment that mentioned that she had a red and blue flag aboard. The French wrote that this flag had “the colors of the natives”. We could also read that on October 24th for the very first time, and also the only one that the British ship the *Bestey* (Captain Jean Birke?), from London was sent to “Haiti, the part of Santo-Domingo Island occupied by the rebels or by the rebellious Negroes.” But Haiti was not considered as a state by France before 1825 and the signature of the official treaty between the two states.

The situation of France in Spanish Santo-Domingo was not very comfortable.

⁸ Archives de la Défense, Vincennes (France) Série FF2-43.

Its power diminished not only by the local politics but also by the consequences of Napoleon's attitude towards the Spaniards in Europe. In a judgment of March 12th 1808 you could read that all of delegations of Santo-Domingo in the allied and neutral islands were closed without more explanation. So we tried to compare to the Guadeloupean papers but in the papers we could not find the information about the place where the privateers were fitted out for every judgment.

After March 1808 you could read that Pierre de Thebaudières had a new job as chargé d'affaires of Santo-Domingo in Baracoa. This change meant that the investigation phase and implementation of the judgment made by the French depended on the decisions of the Spanish authorities. The general Ferrand was the only French officer to have the power to write the Spaniards to ask for their help. Did he have to write whenever there was a judgment?

From this day, we only found 2 entries about privateers an appeal about the seizure of a Swedish schooner Soderstrum from Saint-Barthelemy made by the privateer the *Jeune Estelle* (Captain Dominique Youx) and privateer the *General Ferrand* (Captain Gariscan). The other one was a British ship the *Fanny* from Bristol, captain Roob made by the *Mignone*, captain Joly. This ship was the last to come in Baracoa.

At the beginning of the register all entries were about privateers' activities or naval affair. But, French refugees also needed to have a French officer to answer questions of everyday life in Cuba. Gradually this record increase and became the majority of the French office activity in 1807. You could read a copy of a marriage contract or the recording of freedom for two black persons who had lost their papers previously established in Santo-Domingo in 1794. Do French refugees understand that it was a no-return trip? Anyway, this office did the same things as the Guadeloupean as Agnès Renault mentioned. She explained that general Ferrand decided to have his own office in Baracoa and separated his activities from Guadeloupe⁹. The office of Guadeloupe was legally closed in 1809. We did not find any of its register. The register of Baracoa did not mention any information about the difficulties of the relationship between Guadeloupe and former Spanish Santo-Domingo. You can read sometimes the investigation was made by the delegate of Guadeloupe and the judgment made by former Spanish Santo-Domingo.

The activities of French privateers ended the next year. On August 5th if 1808, Jean Tessier a privateer's captain came to the office of Pierre de Thébaudières to declare that Dom Louis, the chief administrator in the Spanish Navy, came on the night of August 2th to 3th and he took away all his weapons and ammunitions from his house.

His personal weapon stockpile could be considered important but he used it for his privateer's activities which consisted of:

24 guns

18 handguns, 20 gauge.

⁹ Agnès Renault, *Une île rebelle à une île fidèle. Les Français de Santiago de Cuba (1791-1825)*, Mont-Saint-Aignan: Publications des universités de Rouan et du Havre, 2012, pp. 238-256.

2 swords.
28 cartridge pouches.
6 filled primer horns
2 pedreros, 2 gauge.
4 cannons, 6 gauge with its carriage.
1800 cartridges.
1 barrel of 25 pounds of gunpowder.
1 bag with 500 gunflints.

The next day, according to the statements of Dom Louis, Jean Tessier attempted to retrieve his weapon the Spanish military authorities without success so he came to the French office to explain the situation and save the receipt of seizure made by Dom Louis. But, what de Thébaudières suppose do, knowing that he only had the right to ask for general Ferrand's help.

Far from the shores of Cuba, in Madrid the Dos de Mayo 1808 and the conflict between French and Spaniards troops had consequences in the Caribbean. Alain Yacou¹⁰ explained that the protest against France first began in Puerto Rico and after in Cuba. In August 8th a print text circulated in La Havana urging Cubans to fight for Ferdinand "The loved" against the tyrant Napoleon.

Agnes Renault explained that the news of the war between France and Spain was not known in Cuba before July 18th¹¹. She mentioned also that Tessier was not the only French people who had trouble with the Spanish authorities¹². The difficulties for Cuba authority was between its loyalty to Spain and the good relationships with French privateers and farmer and all the money French bring into its economy. On each sale seizure by French privateers in Cuba, the colony was enriched by taxes.

But we had no entry in this register after August 5th. The last entry was not about privateers but concerned a document stating that the families D'estrée and Prevost from former French Santo-Domingo and refugees in Baracoa were white and had to be considered like this in Cuba due of the papers made in the city of Plaisance (Department, du Nord, French Santo-Domingo). This was the end of the French privateering activity in Cuba for the former Spanish Santo-Domingo, we know that Guadeloupe closed its office in 1809 but you could not read any record about Cuba in judgment made by Guadeloupian court about the validity of the seizure operated by French privateers and sold in this colony from 1808 to 1809. She wrote also the office of Guadeloupe made records not only for privateering activities but also for refugee's everyday life in Cuba.

From the shore of Cuba the Baracoa register was a testimony of the loss of French influence in its former colony of Santo-Domingo and the failure of its attempts to build

10 Sous la direction d'Alain Yacou, *Saint-Domingue espagnol et la révolution nègre d'Haïti. Commémoration du Bicentenaire de la naissance de l'Etat d'Haïti (1804-2004)*, Paris: Karthala, 2007, pp. 522-527.

11 Renault, *Une île rebelle à une île fidèle*, p. 378.

12 Idem, p. 380.

The loss of the French colony of Santo-Domingo...

a durable French colony on the other side of Hispaniola the inhabitants had always been loyal to Spain.

Judgment after judgment, France asserted her sovereignty over the territorial waters of all Hispaniola despite the creation of Haiti. No country used this aspect in the procedure of validity of the seizure. No country recognized Haiti even when the French presence was reduced to the former Spanish Santo-Domingo, and after their authority was confined only to the city of Santo-Domingo but not to Cuba and the other Spanish territories.

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

Publicaciones

Desde 1993 la Asociación ha publicado 23 números de su revista anual *Derroteros de la Mar del Sur*.

Asimismo, ha editado los siguientes libros:

1. Frederick D. Wihelmsen, *La Omega, la última barca* (1995), traducido por Carlos López Urrutia. US\$ 10
2. Jorge Ortiz Sotelo, *El Almirante Miguel Grau (1934- 1879), una aproximación biográfica* (1999). Agotado
3. Jorge Ortiz Sotelo, *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos* (2001). Agotado
4. William L. Lofstrom, *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano 1832-1865* (2002). US \$ 20
5. Jorge Ortiz Sotelo, *Perú y Gran Bretaña (1808-1839): política y economía, a través de los informes navales británicos* (2005). US \$ 28
6. Carlos López Urrutia y Jorge Ortiz Sotelo, *El monitor Huáscar al servicio del Perú y al servicio de Chile* (2005). US \$ 20
7. Jorge Ortiz Sotelo, *La cañonera América, cien años en la Amazonía* (2005). US \$ 12
8. Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos, *Diccionario biográfico marítimo peruano* (2007). US \$ 25
9. Lawrence Clayton, *W.R. Grace & Co., los años formativos 1850-1930* (2009). US \$ 28
10. David P. Werlich, *John R. Tucker, almirante del Amazonas* (2010). US \$ 28
11. Carlos Reátegui Delgado, *Trazando la frontera. Perú-Ecuador 1942-1945* (2014), US \$ 20
12. Lorena Toledo Valdez y Jorge Ortiz Sotelo, editores. *La corbeta Unión, diario de guardia durante la Guerra del Pacífico. historial y documentos* (2015), US \$20

Los interesados en adquirir ejemplares pueden contactar al suscrito. A los precios indicados se deberán añadir los costos de envío.

Jorge Ortiz Sotelo
Secretario General
thalassajos@gmail.com

La alianza peruano-chilena (1865-1866)

Jorge Ortiz Sotelo*

En 1864 se inició un conflicto entre España y Perú que involucraría a Chile, Bolivia y Ecuador. Conocido en estos países americanos como la Guerra con España, y en este país como la Campaña del Pacífico, el tema ha sido abordado por numerosos investigadores a lo largo del tiempo. Mis propios intereses historiográficos me llevaron a tocarlo tangencialmente en más de una ocasión, pero fueron mis largas conversaciones con el lamentablemente desaparecido investigador español José Ramón García Martínez lo que me llevó a meterme de lleno en el asunto por primera vez, participando en una mesa redonda sobre el conflicto hispano-peruano de 1866 en el Ateneo de Madrid, en junio de 1991.

Más de dos décadas después, en el marco de los esfuerzos que un grupo de académicos peruano y chilenos llevamos a cabo por fortalecer lazos, mientras el tema limítrofe marítimo era visto en la Corte Internacional de Justicia de La Haya, retomé mis investigaciones y en febrero del 2013 di una conferencia sobre el combate de Abtao en el Instituto Riva-Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú.¹ En mayo de ese mismo año di otra conferencia, esta vez sobre el combate del Callao, del 2 de mayo de 1866, en la Universidad de Playa Ancha, Valparaíso. En setiembre del 2015 presenté un avance de este artículo en el Simposio de Historia Naval organizado por el Departamento de Historia de la Academia Naval de los Estados Unidos; y en fecha reciente he dado otra en Lima sobre los combates de Abtao y del Callao.

El presente artículo busca consolidar estos trabajos parciales, brindando luces sobre el apoyo mutuo y accionar conjunto que Perú y Chile asumieron ante una amenaza común. La posterior Guerra del Pacífico (1879-1883) deterioró sensiblemente las relaciones peruano-chilenas, por lo que el tema que abordamos no mereció mucha atención por parte de los historiadores de ambos países.

* Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú. Capitán de fragata en retiro de la Armada Peruana, y doctor en Historia Marítima por la U. de Saint Andrews, Escocia. Secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, miembro del Seminario de Historia Naval y Militar de la U. Nacional Autónoma de México; y correspondiente de la Academia Chilena de la Historia y de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, entre otras instituciones. Ponencia presentada en el Simposio de Historia Naval, Annapolis, Maryland, 17 y 18 de setiembre del 2015.

1 “El combate y los combatientes en Abtao”, *Revista de Marina* año 107, n° 1 (2014), pp. 117-125

La complejidad de esas relaciones requiere una breve explicación preliminar, pues arrastra prejuicios y antagonismos que se originaron en la época colonial, cuando el poderoso virreinato peruano dominaba política, económica y culturalmente a la pequeña y provinciana elite chilena. Dicha relación, bastante desigual, se rompió con la independencia, que en el caso chileno fue más del Perú que de España. El proceso independentista se inició en 1810 y finalizó plenamente a principios de 1826, produciendo tanto cooperación como fricción entre ambos espacios, y pronto las dos jóvenes repúblicas se convirtieron en competidores económicos. Esta competencia derivó en una creciente rivalidad, que las llevó a enfrentarse militarmente entre 1836 y 1839 para obtener el control del comercio en el Pacífico Sur. Si bien Chile ganó aquella contienda, la economía peruana logró recuperarse gracias al auge de la exportación guanera.²

En ese contexto general es que se produjo el conflicto con España.

A principios de la década de 1860 España había reconocido la independencia y establecido relaciones diplomáticas con varias de sus antiguas colonias americanas, pero este no era el caso del Perú. Las razones de esa situación escapaban al propósito de este trabajo, pero las relaciones comerciales entre ambos países habían sido restablecidas en los años 30, impulsadas principalmente por los lazos personales y familiares de sus élites. Más aún, la fragata de guerra española *Ferrolana* había visitado el Callao en 1851, intercambiando saludos con el puerto y siendo bien recibida por las autoridades peruanas;³ y al año siguiente, la recién construida fragata de guerra peruana *Amazonas* permaneció un mes en Cádiz antes de iniciar su travesía hacia el Callao.⁴ Pese a ello, a la designación de cónsules peruano en diversas localidades españolas al menos desde 1841 y a las misiones plenipotenciarias peruanas enviadas a España en 1853 y 1856, técnicamente seguíamos siendo beligerantes.

En 1861 la joven República Dominicana renunció a su independencia y pidió ser reincorporada a la soberanía española, cosa que el gobierno de Isabel II aceptó el 19 de mayo de ese año. Pocos meses después, una fuerza británica, francesa y española ocupó el puerto de Veracruz para obligar al gobierno mexicano a pagar ciertas deudas. Si bien británicos y españoles se retiraron en un tiempo relativamente breve, dejando

2 Jorge Ortiz Sotelo, “El Pacífico colonial tardío visto desde el Callao. Chile, mercados vecinales y factores geoestratégicos en el espacio marítimo del virreinato del Perú durante el siglo XVIII”, en Germán Albuquerque y Eduardo Téllez, editores, *Historia de las relaciones comerciales formativas de Chile con Perú*, Santiago: Observatorio Regional de Paz y Seguridad y Centro de Estudios Históricos de la Universidad Bernardo O’Higgins, 2015, pp. 105-125. Jorge Ortiz Sotelo, “El Pacífico sudamericano punto de encuentros y desencuentros”, en Luis Millones y José Villa Rodríguez, editores, *Perú: el legado de la Historia*. Sevilla: PromPerú / Universidad de Sevilla / Fundación El Monte, 2001, pp. 207-219.

3 José Ramón García Martínez, “El viaje de la corbeta *Ferrolana* (1851), un intento español por restablecer relaciones con países sudamericanos”, en Jorge Ortiz Sotelo (editor), *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Lima: Dirección de Intereses Marítimos / Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1993, pp. 101-124.

4 Jorge Ortiz Sotelo (editor), *La fragata Amazonas y su viaje alrededor del mundo, 1856-1859*, Lima: Dirección General de Intereses Marítimos, 1988, p. 13.

solos a los franceses, las repúblicas hispanoamericanas sintieron que su independencia podía verse amenazada.

Ante estos hechos, el gobierno peruano propuso a las cancillerías latinoamericanas una “alianza defensiva para rechazar la reconquista en el caso de que se pretenda, cualquiera que sea el nombre con que se la disfrace y la potencia que acometa realizarla”.⁵

La población peruana también reaccionó con indignación ante la intervención europea en México, y en marzo de 1862 varios ciudadanos se reunieron para constituir la Sociedad Defensora de la Independencia Americana, nombrando como presidente a Francisco de Paula González Vigil.⁶ La idea fue rápidamente replicada en Chile y Uruguay, donde en junio ya se habían conformado entidades similares bajo el nombre de Unión Americana.⁷

La situación se tornó más delicada a fines de 1862, cuando se supo que una fuerza naval española se dirigía hacia el Pacífico con la misión de conducir una comisión científica y, a la vez, mostrar a sus antiguas colonias que España se hallaba en un franco proceso de recuperación. Al mando del jefe de escuadra Luis Hernández Pinzón, las tres naves que conformaban esa escuadrilla fueron bien recibidas tanto en Valparaíso como en el Callao, en abril y en julio de 1863, respectivamente; pero el hecho no dejó de levantar suspicacias, llevando al gobierno del presidente Juan Antonio Pezet a iniciar gestiones que llevarían a la adquisición de los blindados *Independencia* y *Huáscar*, y las corbetas *Unión* y *América*.⁸

Una serie de factores, en los que no faltaron errores de lado y lado, y en los que le cupo papel protagónico al “comisario regio” Eusebio Salazar y Mazarredo, llevaron a que esa relación se deteriorara y a la ocupación española de las islas Chincha, en abril de 1864. Este acto hostil inició un periodo de franca tensión que se mantuvo hasta fines de enero siguiente, cuando, ante la imposibilidad material de expulsar a la flotilla española de aguas peruanas, fue necesario entablar negociaciones que culminaron con la firma de un tratado entre el general peruano Manuel Ignacio de Vivanco y el nuevo jefe de la escuadra, general José Manuel Pareja y Septién, dando por culminado el incidente.

Se logró salvar el día, pero el precio político fue elevado. Las protestas contra el gobierno de Pezet se iniciaron casi de inmediato y a finales de febrero el coronel Mariano Ignacio Prado se levantó en armas en Arequipa, dando inicio a la llamada Revolución Restauradora del honor nacional. Parte de la Armada se sumó a los rebeldes, bajo el liderazgo del joven e impetuoso capitán de corbeta Lizardo Montero, y el 8 de noviembre de 1865, luego de diez meses de lucha, el presidente Pezet renunció a su cargo y el vicepresidente Pedro Diez Canseco asumió el poder. Pocos días después, el 25 de ese mes, Prado tomó el poder y fue proclamado dictador.

5 Perú, *Memoria que presenta el ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores y Culto al Congreso Nacional de 1862*, Lima: Imprenta de La Época, 1862, doc. 9.

6 *El Comercio* n° 7253 (31/3/1862), p. 3, cols. 2-5; n° 7259 (4/4/1862), p. 3, cols. 1-2.

7 *El Comercio* n° 7365 (11/7/1863), p. 3, col. 1-2; n° 7450 (22/9/1862), pp. 3-4.

8 Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, Lima (en adelante PE/MRREE), Catálogo de la guerra de las repúblicas aliadas con España, doc. 001, Lima 13/1/1863.

Durante los meses que duró la crisis hispano-peruana las relaciones entre el gobierno de Santiago y el de Lima se habían estrechado. Por un lado, se había negado el ingreso a puertos chilenos a las naves de la escuadra española, mientras que por otro el gobierno peruano había atendido al deseo chileno de repatriar los restos del general Bernardo O'Higgins. Si bien esto último solo se cristalizaría en 1869, en junio de 1864 el diario *El Comercio* señaló que dicho acto implicaría un gesto significativo para la futura relación entre nuestros pueblos. "No, no es el cadáver el que el Perú enviará a Chile, es el pasado que abre los derroteros del porvenir..."⁹

Asimismo, el pueblo chileno se manifestó de diversas maneras contra España, siendo una de ellas la conformación de una columna de 138 voluntarios que arribó al Callao el 23 de junio de 1864, a bordo de la goleta *Dart*, para contribuir en la defensa del Perú. Al mando del capitán de fragata Patricio Lynch y del teniente coronel Roberto Souper, entre esos voluntarios figuraban otros once oficiales (Francisco R. Sampaio, Augusto R. Nordenflycht, Francisco Berenguel, Enrique Walton, Hiran del Río, Salomón Cueto, Juan Vidaurre, Isidoro Letelier, Abel del Río, Horacio Thayer y Emilio Godoy).¹⁰

Algunos voluntarios eran civiles pero otros eran marinos y militares que se hallaban temporalmente fuera del servicio, como fue el caso de Lynch. Algunos, como Souper y Sampaio, participaron activamente en la revolución que en 1859 había intentado derrocar al presidente Manuel Montt, a consecuencia de lo cual habían residido en Lima durante varios años. Tampoco faltaban los que tenían vínculos familiares con el Perú, como Augusto Nordenflycht.¹¹

Los integrantes de la columna habían sido enganchados en Valparaíso, por Lynch, Souper y Sampaio, con apoyo financiero del empresario minero José Tomás Urmeneta García-Abello,¹² lo que no había pasado desapercibido a los agentes españoles, que protestaron enérgicamente ante el gobierno de Santiago.¹³

Lo concreto es que el arribo de la columna chilena fue recibido con entusiasmo por la población chalaca, conforme reporta un diario de la época:¹⁴

En una lancha y varios botes empavesados con las banderas de Chile y Perú se dirigió ayer un crecido número de personas con una banda de música a saludar con vivas de entusiasmo a los voluntarios chilenos embarcado en el Dart. Esas manifestaciones, señales inequívocas

9 *El Comercio* n° 8264 (27/6/1864), p. 2, col. 5.

10 Archivo Histórico de Marina (en adelante A.H. de M.), Prefectura, Voluntarios Chilenos, f. 4, relación de los voluntarios.

11 Jorge Ortiz Sotelo, *Lazos de sangre. La familia Cortés en Perú y Chile (siglos XVII al XX)*, Lima: Instituto Peruano de Economía y Política / Universidad Bernardo O'Higgins / Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2013.

12 PE/MRREE, AC/10318, Juan Gasti, cónsul en Valparaíso, a Toribio Pacheco, ministro de Relaciones Exteriores, Valparaíso 29/8/1864.

13 Ricardo Arana, *Tratados del Perú: República del Perú. Colección de los tratados convenciones, capitulaciones, armisticios y otros actos diplomáticos y políticos celebrados desde la independencia hasta el día precedida de una introducción que comprende la época colonial*, Lima: Imprenta del Estado, 1896, pp. 343-344, 347-348.

14 *El Comercio* n° 8262 (23/6/1864), p. 2, col. 3, Boletín del día.

de simpatía, harán ver a los abnegados patriotas de Chile, que el pueblo peruano saber apreciar el patriótico entusiasmo que les ha hecho abandonar sus hogares para venir a combatir al enemigo de la América.

En la carta que Lynch y Souper escribieron al comandante general de Marina al día siguiente de su arribo, poniéndose a sus órdenes, señalan que:¹⁵

Al formar la columna de voluntarios que nos cabe la honra de mandar nos propusimos concurrir con nuestro escaso contingente a la defensa de la América y nos tendremos por muy dichosos si lo llegamos a conseguir... no venimos en busca de grados militares ni de recompensas de ningún otro género, cuando por un motivo u otro desaparezca el peligro muy contestos regresaremos a nuestro país.

La columna fue incorporada al servicio naval peruano, siendo destinada a dotar el pontón *Ucayali*, y el 29 de junio fueron visitados por el presidente Juan Antonio Pezet.

*Como era de suponerse el gobierno ha deseado que se paguen sueldos a los jefes, oficiales y tropa; pero no han querido aceptar. Se nos ha asegurado que la Sociedad de la Unión Americana de Santiago les pasa diez pesos mensuales a las mujeres de los soldados.*¹⁶

En los meses siguientes la columna se engrosó con el arribo de nuevos voluntarios, entre ellos un grupo de 39 que llegó en agosto procedente de Copiapó,¹⁷ pero también tuvo algunas bajas, como sucedió con el deceso del primer piloto Otelo Zamora.¹⁸ Lo cierto es que permaneció en el Callao hasta inicios de 1865, cuando se alejó el fantasma de la guerra entre Perú y España.

La actitud asumida por el gobierno chileno llevó al gobierno española a instruir al general Pareja para que demandara explicaciones, por lo que procedió a Valparaíso para requerirlas. El gobierno del presidente José Joaquín Pérez Mascayano se negó a acceder a tal petición, llevando a que el 24 de setiembre Pareja declarase bloqueada la costa chilena, y que al día siguiente el gobierno de Santiago respondiera declarando rotas las hostilidades. Se iniciaba así un nuevo conflicto en el que Perú, Chile, Bolivia y Ecuador se verían involucrados, aunque solo los dos primeros países tomaron parte activa en la lucha.

Tocaba ahora al Perú manifestar su apoyo a Chile, pero el gobierno de Pezet, consciente de la debilidad que aún tenía en términos militares, pues los blindados que había mandado construir no estaban listos, optó por mantenerse neutral. Por su parte, al seno del grupo restaurador había quienes sí estaban dispuestos a unir sus fuerzas navales a las chilenas para atacar a las naves españolas, postura que fue alentada tanto por el ministro chileno en Lima, Marcial Martínez, como por los agentes especiales Benjamín Vicuña Mackenna y Domingo Santa María. Si bien Prado optó por aguardar al final de la lucha, no faltaron las voces que alentaban unir sus fuerzas navales a las chilenas para atacar a las naves españolas, y que incluso se llegara a planear una acción combinada

15 A.H. de M., Prefectura, Voluntarios Chilenos, f. 3, Lynch y Souper al comandante general de Marina, Callao 24/6/1864.

16 *El Comercio* n° 8267 (jueves 30/6/1864), p. 2, col. 3.

17 PE/MRREE/AC/10359, Ysidro Frisancho, ministro de Guerra y Marina, a Toribio Pacheco y Rivero, ministro de Relaciones Exteriores, Lima 26/9/1864.

18 A.H. de M., Prefectura, Voluntarios Chilenos, ff. 24-25; Pontón *Ucayali*, 1864, listas de revista.

que debió ser ejecutada a fines de octubre.¹⁹

En efecto, a mediados de octubre de 1865 el vicepresidente Diez Canseco acordó enviar el escuadrón revolucionario a Chile, pero debían aguardar a la corbeta chilena *Esmeralda* y al vapor *Maipu*, que debían traer voluntarios para completar sus dotaciones. La reunión de las naves peruanas y chilenas debía producirse en Chilca, pero poco antes de que se llevara a cabo Diez Canseco dio marcha atrás, atendiendo a algunas voces que recomendaban aguardar hasta finalizar la guerra civil, pues de lo contrario la Revolución tendría que enfrentar tanto al gobierno como a las fuerzas españolas. Se acordó entonces posponer las hostilidades contra el escuadrón española hasta la derrota definitiva de Pezet. El capitán de corbeta Montero, que llegó a Chíncha con la fragata *Amazonas* y el vapor *Tumbes*, debió pasar un momento embarazoso explicando esa decisión al capitán de navío Juan Williams Rebolledo cuando llegó con los buques chilenos a Chilca, el 29 de ese mes.²⁰

En ese contexto, resultó comprensible que la facción restauradora contara con amplia simpatía en Chile, y varios chilenos llegaron a unirse a sus fuerzas, como señala Vicuña Mackenna al arribar a Pisco, en octubre de 1865:²¹

En clase de subalternos militaban muchos jóvenes chilenos, y entre otros los capitanes de artillería Salcedo y Sayago, el teniente de la misma arma Montalva, Balbino Comella, ayudante predilecto del coronel Prado y por último el sargento mayor de caballería Eugenio Argomedo, nuestro condiscípulo como Salcedo y nuestro compañero de armas como Comella.

Este último resultó herido en el combate que las fuerzas restauradoras sostuvieron al ingresar al Lima, el 6 de noviembre de aquel año, pero todos los mencionados tomarían parte en el combate del Callao, el 2 de mayo siguiente.

El 26 de noviembre, poco después de retornar a aguas chilenas, la *Esmeralda* capturó frente a Papudo al más pequeño de los buques de guerra españoles, la goleta *Virgen de Covadonga*. Fue un duro golpe para la escuadra española, más moral que material, y en particular para su jefe, el limeño Pareja, quien terriblemente ofuscado se quitó la vida a bordo de la *Villa de Madrid*. El mando español recayó en el brigadier Casto Méndez Núñez, comandante de la poderosa fragata blindada *Numancia*, quien concentró a sus dispersas naves y se dirigió al sur en busca de las naves chilenas.

Como ya se mencionó, un día antes de la captura de la *Virgen de Covadonga* Prado había asumido el poder, y el plan de unir las fuerzas navales peruanas y chilenas fue retomado. De ese modo, el 3 de diciembre de 1865 las fragatas *Amazonas* y *Apurímac* zarparon del Callao hacia Valdivia, siendo seguidas el 11 de enero por las corbetas *Unión* y *América*. En el Callao quedaban cinco buques más pequeños (*Tumbes*, *Loa*, *Victoria*, *Sachaca* y *Colón*). La división enviada al sur debía reunirse con las pocas

19 Fernando Romero Pintado, *La República 1850 a 1870*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1984-1985, *Historia Marítima del Perú*, vol. VIII, 2, pp. 540-544. Rodrigo Fuenzalida Bade, *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario*. Santiago: spdi, 1978, II, pp. 591-592.

20 Romero, *La República*, 2, pp. 540-544. Fuenzalida, *La Armada de Chile*, II, pp. 591-592.

21 Benjamín Vicuña Mackenna, *Diez meses de misión a los Estados Unidos de Norte América como agente confidencial de Chile*, Santiago: Imprenta de La Libertad, 1867, I, p. 65.

naves de guerra que Chile tenía en servicio para aguardar a los blindados peruanos *Independencia* y *Huáscar*, conformando de esa manera una fuerza capaz de enfrentar a la española, particularmente a la *Numancia*.

El 5 de diciembre de 1865, dos días después del zarpe de las fragatas, Perú y Chile suscribieron un tratado de alianza ofensiva y defensiva, y el 14 de enero siguiente, una vez ratificado por ambos gobiernos, el peruano declaró la guerra a España, sincerando de esa manera las intenciones de nuestras naves en aguas chilenas.

La fuerza naval chilena estaba formada por la corbeta *Esmeralda*, la goleta *Covadonga* y cuatro pequeños vapores (*Maipú*, *Independencia*, *Maule* y *Lautaro*, este último no era otro que el *Lerzundi*, cedido por el gobierno peruano). Al frente de la misma se encontraba el capitán de navío Juan Williams Rebolledo, quien según lo estipulado en el tratado de alianza debía asumir el mando de la fuerza aliada en tanto que esta operase en aguas chilenas. Si bien era un marino experimentado, combinaba un trato áspero con un sentido estricto de la disciplina, quizá no la mejor fórmula para comandar una fuerza combinada, particularmente la que se estaba conformando.

Por otra parte, el comandante en jefe de la división peruana era el veterano capitán de navío Manuel Villar, cuya carrera naval se había iniciado seis años antes del nacimiento de Williams. Comprensiblemente, Villar se sentía en una posición poco cómoda, y pronto surgieron fricciones entre ambos jefes, las que, de alguna manera, reflejaban las viejas y complejas relaciones entre sus respectivos países.

El 16 de enero, luego que las fragatas peruanas arribaran a Ancud, Williams decidió mover su escuadrón al canal formado entre punta Challohue e isla Abtao, enfrentando la ensenada de Codihue, que cierra por el norte el golfo de Ancud.

Para llegar a ese canal se optó por cruzar el paso de la Lagartija, lleno de escollos y sin cartas de navegación, y el 16 de enero, al tratar de vencerlo, varó la *Esmeralda*, pero logró zafar luego de una hora. Menos suerte tuvo la *Amazonas*, que ese mismo día se fue sobre la punta de escollos en que termina isla Abtao, perdiéndose totalmente. La tripulación logró salvarse y durante cinco días Williams dirigió las operaciones de rescate que lograron recuperar 32 cañones y diversos elementos.²²

El 4 de febrero arribaron las corbetas *América* y *Unión*, en la primera de las cuales se encontraba el capitán de navío Manuel Villar, comandante de la división peruana, quien de inmediato trasladó su insignia a la *Apurímac*. Dado que había que reabastecer a estas naves, al día siguiente Williams se dirigió a Ancud con la *Esmeralda*, confiando en retornar dos días después con víveres, un batallón de infantería de marina para reforzar las defensas terrestres del apostadero, y una barca cargada con carbón.

Si bien Williams se sentía confiado de la seguridad de su posición, creo que cometió un error al tomar esa decisión, no tanto por restar una veintena de cañones a la escuadra aliada, sino por el hecho mismo de abandonarla ante la creciente posibilidad de un enfrentamiento con las naves españolas. Lo concreto es que lo hizo, y al ausentarse el

22 A.H. de M., corbeta *América*, 1866, Relación de los objetos que han sido salvados del naufragio de la *Amazonas*.

mando recayó en el veterano capitán de navío Villar.²³

Mientras tanto, las fragatas *Blanca* y *Villa de Madrid* habían salido de Valparaíso en busca de la flota aliada, dirigiéndose primero a Juan Fernández y luego a Chiloé, que reconocieron del 4 al 6 de febrero. En ese proceso, los marinos españoles supieron del naufragio de la *Amazonas*, cuyos restos avistaron en la mañana del 7. Poco después, un bote de pescadores, creyéndolos peruanos, les proporcionó información sobre la ubicación y composición de la flota aliada, por lo que el capitán de navío Claudio Alvargonzález, comandante de la división, decidió penetrar en la ensenada de Codihue por el paso Lamí. La zona estaba plagada de bajos y peligros a la navegación, por lo que las fragatas españolas debieron avanzar a muy escasa velocidad y sondando constantemente, tomándoles siete horas el recorrer las diez millas que las separaban de la boca norte del canal de Chillahué.

Desde tempranas horas sus humos y mástiles habían sido avistados desde los puestos de vigilancia establecidos en las alturas de isla Abtao, llevando a Villar a dictar las disposiciones pertinentes para el inminente enfrentamiento. La fragata *Apurímac*, la corbeta *América*, la goleta *Covadonga* y la corbeta *Unión*, en ese orden, formaron una línea defensiva, en cuyos extremos se ubicaron los pequeños vapores *Lautaro* y *Maipú*. Asimismo, se embarcó a algunos oficiales chilenos y se reforzaron las guarniciones con tropa de marina chilena.²⁴ Las fragatas españolas, atendiendo a las condiciones de la ensenada de Codihue y a la altura de la isla Abtao, debían navegar en línea, con lo que solo podrían ofender a las naves aliadas, y ser ofendidas por estas, durante un breve lapso.

La acción se inició a las 4:15 de la tarde y concluyó a las 5:30 cuando las fragatas españolas se retiraron de la zona en previsión de los peligros que hubiera acarreado navegar en ella durante la noche. El intercambio de fuegos tuvo lugar entre 1500 y 2500 metros de distancia, disparándose unos 1500 tiros de muy diverso calibre. Tanto las naves españolas como las aliadas sufrieron diversas averías, algunas de ellas en el casco. Los únicos fallecidos fueron los marineros Demetrio Teodoro y José Naranjo, sirvientes de uno de los cañones de la *Unión*.²⁵ Por otro lado, en la *Blanca* hubo dos heridos, y en la *Villa de Madrid* otros diez.²⁶

Estos resultados han sido calificados de muy diversas maneras por las historiografías peruana, chilena y española. Para algunos fue una acción poco decisiva, para otros no tuvo mucha importancia, mientras que para un tercer grupo fue un claro triunfo aliado. Lo concreto es que las fragatas españolas fracasaron en su objetivo de destruir a los aliados, mientras que éstos logran lo que perseguían: conservar su integridad para unirse luego a los blindados, lo que les daría una mayor posibilidad de éxito en un encuentro

23 Ortiz, "El combate y los combatientes en Abtao". Fuenzalida, *La Armada de Chile*, II, p. 618.

24 José Arnaldo Márquez, *El Perú y la España moderna*, Lima: Imprenta de *El Nacional*, 1866, p. g-7.

25 A.H. de M., corbeta *Unión*, relación de novedades a la lista de revista, Ancud 14/2/1866, f. 9.

26 J. E. de Erostarbe, "Cartas médico-marítimas", en *El siglo médico*, boletín de medicina y gaceta médica, tomo XIII, n° 651 (24/6/1866), pp. 396-398.

futuro. Esto, en términos militares, es una victoria, y tal es el calificativo que le cabe a la acción que peruanos y chilenos sostuvieron en Abtao.

Casi un millar de hombres combatieron en el lado aliado, tanto a bordo como en las baterías en tierra, y al menos 847 de ellos eran peruanos.²⁷ De estos últimos, por lo menos 36 participarían en la defensa del Callao, el 2 de mayo, y trece años más tarde muchos de los aliados de entonces se enfrentarían en defensa de sus respectivos países. Entre ellos se encontraban los peruanos Miguel Grau, Guillermo More, José Sánchez Lagomarsino, Manuel Ferreyros, Elías Aguirre, Enrique Palacios, Diego Ferré, Decio Oyague y Leoncio Prado; y los chilenos Arturo Prat, Manuel Thomson y Carlos Condell de la Haza.

Dos días después del enfrentamiento, mientras Villar congratulaba al escuadrón señalando que “la América republicana apreciará apropiadamente esta acción”,²⁸ Williams retornó al fondeadero.²⁹ Conociendo ya el exitoso resultado de la acción, congratuló a los jefes y oficiales peruanos “por su coraje y serenidad durante las dos horas que duró la lucha... y por el resultado logrado, que pertenecía a la división peruana”.³⁰

Pero al margen de las felicitaciones, era claro que la seguridad del escuadrón estaba comprometida, por lo que Williams optó por dejar Abtao el día 12. Tras unos días en Ancud, la fuerza aliada penetró al estuario de Huito, donde organizó una fuerte posición defensiva. La pequeña entrada fue cerrada con la cadena de la *Amazonas* y con artefactos explosivos, mientras que el *Lautaro* y una pequeña lancha fueron preparados para ser hundido en la boca si el caso lo ameritaba, cerrándola completamente. En las alturas de la entrada se montaron dos pequeños fuertes (Naval y Peruano), en los que se colocó varias piezas de artillería, mientras que otras fueron ubicadas en posiciones que amenazaran cualquier aproximación a la boca del estero. Adentro quedaron la *Apurímac*, la *América*, la *Unión*, la *Esmeralda*, la *Covadonga* y el *Maipu*.³¹

Mientras esto tenía lugar en los canales del sur, Méndez Núñez había dejado Valparaíso y se dirigía hacia la zona con la *Numancia* y la *Blanca*, buscando destruir al escuadrón aliado. El 1° de marzo lo ubicó en Huito, pero rápidamente se dio cuenta que un ataque a esa posición no solo era peligroso para sus naves sino que, además, no tendría posibilidades de éxito. Solo quedaba retornar a Valparaíso y cumplir con las instrucciones de su gobierno de bombardear dicho puerto. Pese a que las autoridades chilenas optaron por retirar las defensas de dicha localidad para evitar el bombardeo, y a la severa crítica de las otras fuerzas navales extranjeras presentes por llevar a cabo dicho acto con un puerto indefenso, Méndez Núñez cumplió con sus instrucciones el 31 de marzo.

Luego de ello, la Escuadra del Pacífico puso proa al norte, para hacer lo mismo con

27 Romero, *La República*, 2, pp. 798-822.

28 A. H. de M., División Naval del Perú 1866, doc. 1, libro de órdenes generales.

29 Fuenzalida. *La Armada de Chile*, II, pp. 617-618.

30 A. H. de M., División Naval del Perú 1866, f. 7, Williams a Villar, Chayahué 10/2/1866.

31 Fuenzalida, *La Armada de Chile*, II, p. 618-619. Romero, *La República*, II, p. 578.

el Callao, arribando a este puerto a fines de abril. Estaba compuesta por siete naves de guerra –fragata blindada *Numancia*, en el momento una de las naves más poderosas en el mundo, fragatas *Blanca*, *Resolución*, *Berenguela*, *Villa de Madrid* y *Almansa*, y la corbeta *Vencedora*–, siete buques auxiliares y tres transportes.

El Callao sí estaba listo para defenderse del ataque español. Ya en 1861 se había adquirido un primer lote de cañones rayados, y ante la crisis surgida por la ocupación de las islas Chincha, las obras de modernización de las defensas del puerto fueron aceleradas, aplicando los nuevos conceptos surgidos en Europa y Estados Unidos. Sin embargo, a fines de abril de 1866 aún quedaban algunos aspectos por atender, entre ellos, la instalación de varias piezas artilleras de grueso calibre. La población de Lima y el Callao, al tomar conocimiento de este estado de cosas, se volcó masivamente hacia el puerto, contribuyendo decididamente en el apresto para el próximo combate. Dentro de ese esfuerzo es digno de mención el llamado “Cañón del Pueblo”, instalado en 48 horas merced al esfuerzo de 3000 voluntarios. Una vez instalado, su operación fue confiada al gremio de artesanos, a 21 oficiales de marina en situación de retiro y a algunos otros voluntarios.

De ese modo, el 2 de mayo de 1866 el Callao estaba defendido de la siguiente manera:

Zona norte: batería Independencia (6 piezas de 32), torre Junín (2 de 300), Batería Pichincha y fuerte Ayacucho (2 de 500);

Zona centro: 5 buques de guerra: los vapores *Tumbes*, *Sachaca* y *Colón*, y los monitores *Loa* y *Victoria*; y Cañón del Pueblo (500 libras)

Zona sur: batería provisional (5 de 32), fuerte Chacabuco (5 de 32), fuerte Santa Rosa (2 de 500, 1 de 68 y 7 de 32), batería Maypú (6 de 32), torre La Merced (2 de 300) y batería Abtao (6 de 32); y

Hacia la bahía de Chorrillos: batería Zepita (6 de 32)

A estas defensas se sumaban varias unidades de infantería, caballería y artillería, desplegadas para contrarrestar cualquier intento de desembarco, cosa que, ciertamente, resultaba poco probable. Además, la bahía había sido parcialmente minada e incluso se había llevado a cabo un primer intento por construir una nave submarina para destruir los buques españoles.

Los puestos en la defensa peruana resultaron cortos para la gran cantidad de voluntarios que se presentaron. Antiguos jefes de la época inicial de la República encontraron ubicación junto a jóvenes guardiamarinas y cadetes del Colegio Naval Militar, escapados del mismo la noche del 1° con el fin de estar presentes en la acción. Entre estos últimos se encontraba el joven guardiamarina Leoncio Prado, hijo del Presidente de la República, quien, habiendo combatido en Abtao, encontró lugar a bordo del vapor *Tumbes*.

También se presentaron numerosos latinoamericanos, que sirvieron en las baterías y fuertes peruanos.

La escuadra española se dividió en tres grupos de ataque, desplegando su fuerza en vez de mantenerla concentrada e ir atacando una a una las defensas del puerto. Tal planteamiento parece haber obedecido a una deliberada intención por levantar las acusaciones recibidas tras atacar el indefenso Valparaíso.

No voy a referir los pormenores las casi cinco horas del combate. Basta con señalar

que se desarrolló en dos fases. La primera tuvo lugar entre las 12:00 y las 13:30 horas, lapso en el cual ambos contendientes se empeñaron con suma intensidad, resultando de ello la avería y repliegue de los buques españoles asignados a la zona norte de la bahía, así como el retiro temporal de la *Almansa* y el impacto sufrido en la *Numancia* que hirió al brigadier Méndez Núñez. En el lado peruano, fue en esta etapa que se produjo la voladura de la torre de La Merced, donde murió el ministro de Guerra y Marina José Gálvez junto a varias personas más que lo acompañaban o que servían a las piezas; asimismo, el Cañón del Pueblo salió de servicio por fallas.

La segunda etapa de la acción corrió entre las 13:30 y 16:40 horas, y en ella el intercambio de disparos disminuyó sustancialmente y los buques peruanos efectuaron dos salidas tratando de torpedear a los buques españoles. Finalmente, hacia las 17:00 horas las naves españolas que aún combatían se retiraron hacia la isla San Lorenzo. Tres tiros peruanos, efectuados desde la Torre Junín y el monitor *Victoria*, fueron los últimos escuchados aquella tarde, en la que el heroísmo, al igual que las bajas, se prodigó en ambas partes.

La escuadra española permaneció algunos días más en la isla San Lorenzo, enterrando a sus muertos y reparando las averías sufridas, antes de alejarse de nuestras costas, una parte con rumbo a Filipinas y la otra con destino a España.

Como señalé, en el combate participaron varios voluntarios latinoamericanos, entre ellos los colombianos José Cornelio Borda, coronel de ingenieros; Adolfo Vásquez y Juan S. Ucros; el mexicano Justiniano Zubiria y los ecuatorianos Martín Lautaro Lamota, Luciano Carcelén, Flavio Solórzano y el alférez de fragata Abelardo Cucalón.³² Pero sin duda el mayor contingente fue el formado por los chilenos. El periódico santiaguino *La República* publicó en su número del 11 de junio de 1866 una lista con 119 de ellos, de los cuales 8 fallecieron en el combate y 9 quedaron heridos.³³ No viene al caso mencionar a todos ellos, pero sí creemos pertinente homenajear a los caídos en esa jornada.

De los 22 chilenos que se encontraron en la Torre de la Merced, murieron el capitán Juan José Salcedo y el teniente Santiago Montalba, ambos artilleros.³⁴ De los 15 que dotaron el fuerte Santa Rosa, fallecieron los voluntarios civiles Julián Gómez y Manuel A. Medina. En la batería Maipú tomaron parte 18 chilenos, falleciendo el civil Santiago Velásquez. De los 14 que dotaron el Cañón del Pueblo, murieron los civiles Pedro Díaz y Sebastián Cabrera. En el fuerte Ayacucho combatieron 19 chilenos, falleciendo Andrés Peña i Lillo.

Por otro lado, el sargento mayor Eugenio Argomedo, natural de Santiago, sirvió en la batería Chacabuco, donde³⁵

fue herido en la cabeza por el casco de una granada: bañado en sangre se acercó al Dr.

32 José Celedonio Urrea. *Una página gloriosa para la historia del Perú*, Lima: Imprenta de Adolfo Valdez, 1866, pp. 18-19. A.H. de M. expediente personal del alférez de fragata Abelardo Cucalón.

33 Idem, pp. 40-46. *La República*, Santiago 11/6/1866 (esta información fue obtenida por la gentileza del historiador chileno Jaime Rosenblitt).

34 Urrea, *Una página gloriosa*, pp. 35 y 46.

35 Idem, p. 40.

Dulanto y le preguntó si la herida era grave: 'No, le respondió el Dr., pero es preciso curarla'. El valiente Argomedo exclamó entonces: 'Me da tiempo para concluir; después me curará'; y volvió a ocupar su puesto, en el que recibió una segunda herida del casco de otra granada.

El capitán Nicanor Sayago prestó sus servicios en la Torre de Junín, en la que estuvo expuesto a los fuegos enemigos, manifestando “tanta impasibilidad, que fue admirada de los que allí se encontraron”.³⁶

Una fuente peruana menciona algunos nombres no incluidos en el listado antes mencionado, lo que hace presumir que el número de voluntarios chilenos fue algo mayor. Entre ellos se encontraron el mayor Guillermo Gaona y el joven Juan de Dios Silva, además de “un vecino notable de Chile, [que] ocultando su nombre y estado, ha combatido en las baterías disfrazado de marinero”.³⁷

Al conocerse en Chile los resultados del combate del Callao se produjeron numerosas muestras de alegría. El cónsul peruano en Copiapó informó que la noticia había causado gran júbilo y que la población costearía una ceremonia fúnebre en homenaje al ministro Gálvez y a los caídos en la acción.³⁸ El ministro peruano en Santiago, José Pardo, reportó que se había producido una manifestación espontánea frente a su casa, en la que la multitud congregada, acompañada por algunas bandas militares, vivaba al Perú. Añadía que las autoridades chilenas también habían dado múltiples muestras de simpatía, incluyendo un desfile militar en honor del Perú, un *te deum* y honras fúnebres por los caídos, y que el presidente Pérez lo había invitado al teatro, donde tuvo que dar un discurso de agradecimiento por las muestras de hermandad del pueblo chileno.³⁹

A ello se sumaron numerosas cartas de felicitación dirigidas al presidente Prado, entre ellas una suscrita por seis importantes políticos chilenos –Rafael Larraín, Antonio Varas, Domingo Santa María, Rafael Sotomayor, Francisco Echáurren, Guillermo Matta–, que además le ofrecían una espada por el triunfo obtenido en el Callao.⁴⁰

Mientras tanto, el escuadrón aliado permaneció en Huito hasta mediados de mayo, cuando Williams desmanteló las defensas y se dirigió a Ancud, para esperar allí el arribo de los blindados peruanos. Luego de un largo y problemático viaje, estos finalmente se unieron al escuadrón aliado a principios de junio, el mismo que para entonces se encontraba bajo el mando del vicealmirante Manuel Blanco Encalada. Con 76 años a cuestas y diversos problemas de salud, tenía serias limitaciones para ejercer el mando, pero era un respetado oficial que había servido a ambos países durante la Independencia, siendo más aceptable para los oficiales peruanos que Williams.

36 Idem, p. 43.

37 Idem, p. 46.

38 PE/MRREE/AC/11443, Emilio Escobar, cónsul en Copiapó, al ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Copiapó 12/5/1866.

39 PE/MRREE/AC/11347, José Pardo, enviado extraordinario y ministro plenipotenciario del Perú en Chile, al secretario de Estado en el despacho de Relaciones Exteriores del Perú, Santiago 10/5/1866. PE/MRREE/AC/11190, Alberto Blest Gana, intendente de Colchagua, al ministro plenipotenciario del Perú en Santiago, San Fernando 15/5/1866.

40 PE/MRREE/AC/11055, Carta al presidente Prado, dirigida por políticos chilenos, Santiago 1/6/1866.

El 21 de junio el escuadrón aliado fondeó en Valparaíso, donde los buques peruanos permanecerían durante casi un año, preparándose para una frustrada expedición que debía liberar Filipinas.

Blanco renunció al mando el 14 de agosto, cuando el contralmirante John R. Tucker, capitán de navío de la derrotada Confederación norteamericana al servicio peruano, fue nombrado su segundo. Pocos días después, habiendo reemplazado a más de 30 oficiales de la división peruana, incluyendo a los comandantes de las naves, Tucker relevó al capitán de navío Lizardo Montero como comandante general de la misma.⁴¹

La posibilidad de contratar a un oficial extranjero para que comandara el escuadrón aliado había sido considerada en el tratado de alianza, previendo que surgirían fricciones entre Williams y Villar. Estas habían comenzado a finales de 1865, cuando las instrucciones del gobierno chileno a Williams fueron consideradas por los comandantes peruanos incompatibles con las recibidas de su propio gobierno.⁴² Las personalidades de ambos jefes navales jugaron un papel significativo en exacerbar dichas fricciones, y ya en febrero de 1866 ambos gobiernos se dieron cuenta que “desagradables desacuerdos [han aparecido] entre las cabezas de ambas divisiones”.⁴³

En este tipo de situaciones, la política tiene que intervenir, y esa fue justamente la decisión adoptada por ambos gobiernos. El ministro de Guerra chileno, coronel José Manuel Pinto Arias, y el ministro peruano en Santiago, José Pardo, se trasladaron a Huito para evaluar la situación, determinando que la posición de Villar era la correcta.⁴⁴ Esto llevó a la renuncia de Williams y al nombramiento de Blanco en su remplazo. Pero, como suele suceder, también generó el relevo de Villar, quien debería ser remplazado por el capitán de navío José María Salcedo, cuando arribase con *Huáscar* y la *Independencia*.⁴⁵

Ambos cambios solo tuvieron lugar en junio, pero desde marzo el ministro peruano en Estados Unidos había estado buscando un oficial naval para mandar la flota aliada.⁴⁶ Idealmente, ese oficial debía tener experiencia de mando en combate y ser lo suficientemente flexible como combinar disciplina con habilidades diplomáticas para manejar a los oficiales y tripulantes de ambos países. Tucker parecía cumplir con estos requerimientos.⁴⁷

41 David P. Werlich, *John R. Tucker, almirante del Amazonas*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2010.

42 PE/MRREE/AC, Huito 9/3/1866, del comandante de la División Naval Peruana al jefe de las Fuerzas Marítimas Aliadas; 6/4/1866, del Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Chile al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú.

43 Idem, Lima 12/4/1866, del ministro de Relaciones Exteriores del Perú a Pardo.

44 Idem, Santiago 6/4/1866, Pardo al ministro de Relaciones Exteriores del Perú.

45 Idem, 10/4/1866, de J. Ramón Lira al ministro de Relaciones Exteriores del Perú, 17/4/1866. Acta de elección de vicealmirante Manuel Blanco Encalada como Jefe de las Fuerzas Navales Aliadas. Romero, *La República*, II, pp. 709 y 715.

46 PE/MRREE/AC, Lima 12/4/1866. Oficio reservado del ministro de Relaciones Exteriores del Perú a Pardo.

47 Werlich, *John R. Tucker*, pp. 113-115.

Cuando llegó al Perú, el 15 de junio, la *Numancia* y otros dos buques españoles estaban siendo reparados en Manila, mientras que los demás se hallaban en puertos atlánticos sudamericanos a la espera de órdenes. Estos últimos podían ser reforzados desde España y actuar en conjunto con los que se hallaban en Filipinas, creando así una amenaza considerable tanto para el Perú como para Chile. El presidente Prado consideró que el mejor curso de acción era enviar los blindados y otras dos naves a atacar a los buques que estaban en Manila, y si no los encontraban debían bombardear dicho puerto. El gobierno chileno tenía otra idea: enviar una expedición alrededor del cabo de Hornos y atacar a los buques españoles en los puertos atlánticos sudamericanos; o permanecer en aguas chilenas, listos para atacar a una posible expedición española que arribara por el sur. Las negociaciones en torno a estos temas se prolongaron hasta mediados de agosto y finalmente ambos gobiernos acordaron que Tucker prepare el escuadrón para dirigirse a Filipinas.

Los buques peruanos y chilenos entrenaron juntos hasta marzo de 1867, cuando Tucker renunció a su cargo luego de una serie de problemas con el escuadrón norteamericano del Pacífico. La alianza se había debilitado, Chile perdió interés en la expedición y la situación política de Prado se había tornado más complicada.

Finalmente, el 5 de octubre ambos gobiernos acordaron que la división peruana retornara al Callao, y aunque solo lo hicieron en enero siguiente, el escuadrón aliado cesó de existir. Durante más de un año la *Independencia*, el *Huáscar*, la *Unión* y la *América* habían estado en aguas chilenas, oficialmente formando parte de una sola fuerza de tarea con las naves chilenas *Esmeralda* y *Covadonga*. Naturalmente, lazos de todo género fueron establecidos entre los marinos de ambos países, así como entre los peruanos y la sociedad local, tema que ha sido poco estudiado por los historiadores de ambos países.

Si estos fueron los hechos, toca ahora hacer algunas reflexiones sobre las lecciones que ellos nos dejan.

La crisis de 1864 nos sorprendió en malas condiciones defensivas, llevando a adquirir apresuradamente algunos elementos para revertir esta situación. Esto evidencia algo que, lamentablemente, suele ocurrir con más frecuencia que la deseable: esperar a momentos de crisis para fortalecer los mecanismos de defensa. Cuando esto ocurre, no siempre se invierte bien, y si algo llega a adquirirse, pasada la crisis suele desaparecer la razón para invertir en su mantenimiento y la degradación de dichos elementos se acelera.

El entusiasmo por los resultados de Abtao y el Callao, llevó a planificar y preparar una operación que posiblemente sobrepasaba las capacidades de la alianza. A ello se sumó la crisis interna generada en la división peruana al producirse la contratación de un oficial extranjero para el mando de la fuerza aliada que debía realizar tal operación.

La alianza peruano-chilena fue la respuesta a una amenaza común que llevó a ambos países a dejar de lado su mutua desconfianza. Sin embargo, hay que tener en cuenta que toda alianza es compleja y suele generar fricciones de diverso tipo u grado, pues conlleva alinear diferentes culturas nacionales e institucionales. Es por ello particularmente importante una cuidadosa selección de los jefes que van a participar en ella, y muy particularmente de quien va a ejercer el mando, debiendo encontrar en ellos una

adecuada combinación de tacto y energía, además de las habilidades profesionales que les son propias.

La historia es un continuo devenir y los pueblos necesitan de momentos memorables y heroicos para alimentar y fortalecer su sentido nacional. Los hombres que combatieron y cayeron en Abtao y Callao marcaron dos de esos momentos y merecen ser recordados y homenajeados por sus conciudadanos. Si bien no todos los caídos en una conflagración pueden ser considerados héroes, sí merecen el respeto de sus compatriotas, respeto que se expresa usualmente en homenajes, monumentos públicos y, eventualmente, en monumentos funerarios. La victoria peruana en el Callao fue perennizada en el magnífico monumento que se inauguró en 1874, mientras que los marinos españoles caídos en esa jornada descansan en una sobria cripta en el Cementerio Presbítero Maestro.

Desde enero a junio de 1866, la misión del escuadrón aliado era evitar su destrucción y preservar su fuerza para poder actuar con los blindados peruanos cuando estos llegaran al Pacífico. El objetivo operacional fue logrado, pese a las fricciones entre Williams y Villar. De junio de 1866 a octubre de 1867 el escuadrón aliado permaneció en aguas chilenas, preparándose para la expedición a Filipinas bajo el mando del contralmirante Tucker. Pese a las dificultades que esta operación encerraba, podía tener éxito, pero esta vez los problemas vinieron del lado político e internacional. Hay poca información sobre la cooperación entre las armadas peruana y chilena durante los largos meses en que las naves peruanas permanecieron en aguas chilenas, pero es muy probable que tanto oficiales como tripulantes de ambas divisiones fueran conociendo mutuamente el carácter y la personalidad de quienes, algunos años más tarde, serían sus contrincantes.

Sin duda, el conflicto con España fue uno de los momentos de mayor acercamiento entre los gobiernos y pueblos peruano y chileno, que instintivamente veían indispensable unirse para enfrentar una amenaza común. Trece años más tarde, esas muestras de hermandad y simpatía quedaron en el olvido al enfrentarnos en una cruenta y dolorosa guerra, cuya excesivamente larga secuela ha dejado honda huella, con distinta intensidad, en el imaginario de ambos países. Pero la historia de los pueblos es un continuo devenir, en la que cada generación debe enfrentar el pasado con nuevas inquietudes y perspectivas.

Una visión de largo plazo de la relación bilateral evidencia altibajos, momentos de cercanía y de alejamiento, de apoyo y de enfrentamiento, o de predominio alternado entre ambos espacios. También muestra el denso tejido de relaciones personales y económicas que han existido y aún existen entre nuestros países, pese a todos esos vaivenes.

En ese contexto, podemos comprender mejor la presencia de chilenos en las playas del Callao el 2 de mayo de 1866, dispuestos a combatir en defensa de un país que sentían profundamente cercano. Esos sentimientos se enraizaban profundamente en el tiempo, desde la época en que Valdivia arribó al Mapocho y fue recibido por Vitacura, el orejón cusqueño que gobernaba la zona a nombre del inca. Durante el largo periodo colonial se hizo más evidente que lo que sucedía en el Perú tenía impacto en Chile, y esta relación se mantuvo durante buena parte de la vida independiente. Las discrep-

Jorge Ortiz Sotelo

ancias y enfrentamientos, que los hubo, no pueden opacar esa larga relación, y es por ello que a las generaciones actuales debemos presentarle una visión más balanceada de aquella historia que hemos compartido.

Creo que, en esencia, esa es la mejor lección que nos legaron los peruanos y chilenos, así como los numerosos hispanoamericanos, que combatieron en el Callao, aquel ya lejano 2 de mayo de 1866.

La División Naval Francesa del Pacífico y la guerra de las islas Chincha (1864-67)

Alexandre Sheldon-Duplaix*

En competencia con el emperador francés Napoleón III, la reina española Isabel II y su primer ministro Leopoldo O'Donnell se embarcaron en una agresiva política imperial, sobre la base de una modernizada armada. Equiparando los avances franceses en Argelia, España extendió su presencia en territorio marroquí (1860) y anexó su antigua colonia de Santo Domingo, amenazada nuevamente por Haití (1861-65). Los gobiernos de París y Madrid también eran aliados. Juntos y por similares motivos, las dos monarquías católicas vengaron a sus misioneros asesinados en Cochinchina (1859), y buscaron compensaciones del endeble estado mexicano (1862).¹ Apartada de Francia cuando esta optó por invadir México, España continuó sacando ventaja de la inhabilidad norteamericana de aplicar la Doctrina Monroe, enviando una llamada "Expedición Científica" al Pacífico.

Al mando del almirante Luis Hernández Pinzón, descendiente de uno de los compañeros de Cristóbal Colón, el escuadrón español buscó compensaciones por las propiedades perdidas en su antiguo imperio. Tras la muerte de un español y una negociación en la que Madrid ofendió a Lima enviando un "comisario regio" –lo que implicaba considerar al Perú como una colonia–, Pinzón se apoderó de las islas Chincha (abril 1864), renunciando luego para facilitar el reinicio del diálogo. Su sucesor, el almirante José Manuel Pareja –nacido en Lima, acababa de ser ministro de Marina–, logró llegar a un acuerdo que inmediatamente desacreditó al presidente peruano Juan Antonio Pezet (27/1/1865), estallando una guerra civil que se prolongó hasta noviembre de ese año. También enfrentado con Santiago por el apoyo que el gobierno chileno había dado a las nuevas autoridades peruanas, el escuadrón español –bajo Pareja, reemplazado

* Servicio Histórico de la Defensa, Francia. Graduado del Instituto de Estudios Políticos de París (Servicio Público) en 1987 y de la Sorbona (Historia) en 1995. Fue analista en el Ministerio de la Defensa de 1987 a 1999 antes de ingresar al Servicio Histórico de la Marina (luego de la Defensa). Desde 2001 es conferencista en la Escuela de Guerra, el Centro de Estudios Superiores de la Marina (París) y en la Academia Naval (Brest), y ha escrito o coescrito cinco libros. Es capitán de corbeta de la reserva. Ponencia presentada en el Simposio de Historia Naval, Annapolis, Maryland, 17 y 18 de setiembre del 2015.

1 Fernando Romero Pintado, *La República 1850-1870*, en *Historia Marítima del Perú*, Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1984-1985, t. 8, v. 2, pp. 448-451.

después que se suicidara en noviembre por el recién promovido brigadier Casto Méndez Núñez— bloqueó Chile antes de bombardear Valparaíso (31/3/1866) y Callao (2/5/1866). Mientras Valparaíso había permanecido indefensa, las baterías peruanas forzaron a los atacantes a retirarse en varias direcciones, incluida la posesión francesa de Tahití. Si bien las hostilidades cesaron luego de esto, la guerra continuó formalmente durante varios años.²

Desde julio de 1864 hasta mayo de 1866 nueve buques de guerra franceses, pertenecientes a la División del Pacífico, recalaron en Callao y Valparaíso, siete y ocho veces, respectivamente, permaneciendo en ellos un total de más de mil días; y uno de ellos estuvo en cada puerto al momento de los ataques españoles.³ La guerra de las islas Chíncha adquirió importancia para París en momentos en que el escuadrón naval norteamericano, bajo el comodoro John Rodgers, parecía representar la mayor amenaza a la aislada división naval francesa, empeñada en combatir a la república mexicana en el Pacífico.

Los reportes de esa división no han sido estudiados en el contexto de la guerra de las Chíncha, pero pueden brindar otra perspectiva de un conflicto poco conocido, en un complejo ambiente internacional.

Protegiendo el comercio y a los nacionales

El comercio francés en el Pacífico Sudamericano era bastante activo.⁴ Procedentes principalmente de los puertos de Burdeos, El Havre, Granville y Papeete, los buques franceses traían vinos y ropas, comerciados localmente, y llevaban de regreso, a la metrópolis o a Tahití, madera, cuero, nitrato y guano. Un buque, el *Rubens* de Burdeos, también transportó carbón y abastecimientos para la división, complementando lo que se recibía en buques norteamericanos fletados específicamente con ese propósito en San Francisco.⁵ Las inversiones en Perú y en Chile eran aún más importantes, haciendo de Valparaíso y en menor medida del Callao, centros económicos para los comerciantes franceses. La invasión francesa a México había sido muy impopular en Sudamérica, colocando en una situación delicada a las comunidades francesas, y se temía que una guerra con España podía poner en peligro tanto al comercio como a los residentes europeos.

2 Ibidem. Rodrigo Fuenzalida Bade, *La Armada de Chile desde la alborada al sesquicentenario*, Santiago: Imprenta de la Armada, 1969, v. 2, pp. 570-643

3 Service Historique de la Défense, Marine (SHD/M) BB4 series, correspondencia del contralmirante Jean-Baptiste Mazères con el Ministro de Marina (MM), BB4 835, 839, 861. David. J. Woods, *The bombardement of paradise*, Geneva: WTA Publishing, 2011, p. 316; Woods señala, erróneamente, que la corbeta francesa *Venus* estaba en Valparaíso durante el bombardeo, cuando ya había zarpado hacia el Callao, donde sería testigo del ataque del 2 de mayo.

4 En julio de 1865 el capitán de navío Brossolet (jefe de estado mayor de Mazères) compiló una lista de ocho buques pertenecientes a siete navieros: *Rubens* (Cabrol, Bordeaux), *Albatros* (G. Baston, Le Havre), *Amiral* (Le Chevallier, Granville), *Elisa* (Chapman & Clark Papeete), *Suerte* (J. Brander, Papeete), *Reine Pomaré* (E. Vierra, Papeete), *Albatros* (G. Baston, Le Havre); esta lista incompleta refleja el aislamiento en que estaba Mazères. SHD/M, BB4 849, Mazères al MM, Mazatlán, 14/7/1865 (recibido 27/9).

5 Ibidem.

Al frente de la División Francesa del Pacífico, entre octubre de 1864 y el 12 de noviembre de 1867, el contralmirante Jean-Baptiste Louis Mazères había empeñado sus buques en la costa oeste mexicana, combatiendo a los defensores del régimen de Benito Juárez, bloqueando cargamentos de armas procedentes de San Francisco o Panamá, y llevando a cabo limitadas operaciones anfibas. Nacido en 1808, Mazères había comenzado a servir en la marina mercante en 1826 siendo admitido en la armada dos años más tarde. Siendo alférez, entre 1833 y 1839 había estado en aguas mexicanas, contribuyendo a la captura de la fortaleza de San Juan de Ulúa, en Veracruz. Al mando del vapor *Fulton*, el futuro almirante había combatido al caudillo argentino Manuel Rosas y derrotado sus tropas en Obligado, en octubre de 1845.⁶ Disponiendo solo entre cuatro y seis buques, Mazères no podía distraer sus fuerzas en Perú o Chile; sin embargo, haciendo de buen uso de su depósito de carbón en Valparaíso, y de los buques que retornaban a Francia o se unían a su división, estuvo informado de la situación y pudo mantener cierta presencia francesa en estos países.

El primer buque de guerra francés en visitar el Callao, en agosto de 1864, luego que estalló la crisis hispano-peruana, fue el *Lucifer*. Su comandante, el capitán de fragata Gazielle, se había enterado de estos hechos en Río de Janeiro, consumiendo su precioso carbón para acelerar su tránsito y llegar a un teatro donde sus connacionales podían estar potencialmente en riesgo.

*No dude en tomar esa decisión al saber que el almirante español Pinzón había capturado las islas Chincha... Esa ocupación había causado gran conmoción en las repúblicas sudamericanas y, por lo que supe en Montevideo, se sostenían reuniones en Buenos Aires para ofrecer apoyo al Perú; en las que se mostraba gran hostilidad a las potencias europeas.*⁷

En enero y febrero de 1865, el *Diamant*, el aviso que el *Lucifer* había relevado en la división, también recaló en el Callao y en Valparaíso. El teniente Ebnetter reportó que “la disputa entre los españoles y los peruanos estaba cerca de ser resuelta”.⁸ Los ministros británico y francés en Lima habían intervenido para suavizar el ultimátum que el nuevo almirante español, Pareja, había pasado al gobierno peruano el 25 de enero, facilitando que dos días después se suscribiera el tratado Vivanco-Pareja. España retornó las islas el día 3 de febrero y el Perú aceptó el controvertido título de comisario para el enviado de Madrid, con la perspectiva de lograr un tratado de paz y amistad.⁹

Pero el acuerdo encontró fuerte oposición interna en el Perú, como los capitanes de navío Fouët y Martineau des Chenez, de la fragata *Pallas* y la corbeta *La Cordelière*, reportaron cinco meses después. Fouët estaba retornando a Francia, pero había recibido instrucciones de aguardar en el Callao, donde se le unió *La Cordelière*, que también tenía

6 Pierre-Yves Digard, *Vice-amiral Louis Mazères (1808-1873): Un grand marin rennais*, Paris: L'Harmattan, 2006.

7 SHD/M, BB4 849, capitán de fragata Joseph L. Gazielle al MM, Montevideo, 27/6/1864 (recibido 19/8).

8 Ibidem, teniente Jules V. G. A. Ebnetter al MM, Valparaíso, 1/1/1865.

9 Alberto Wagner de Reyna, *La intervención de las potencias europeas en Latinoamérica – 1864 a 1868*, en *Historia Marítima del Perú*, Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1974, t. VII, p. 492. Fuenzalida, *La Armada de Chile*, v. 2, p. 578.

ese destino. Se suponía que esta última debía partir inmediatamente, pero el estallar una epidemia de escorbuto a bordo su capitán se vio forzado a desembarcar a los enfermos y enviarlos al hospital de San Andrés, posponiendo su retorno.¹⁰ Fouët y Martineau encontraron revuelto el país, con el presidente Pezet acusado de violar la constitución con un humillante tratado, y las fuerzas militares divididas en dos facciones.¹¹ En Arica, el 23 de junio, en un motín en la fragata *Amazonas*, se había asesinado al contralmirante Panizo, héroe de la Guerra de la Confederación. Autoproclamado comandante general de la escuadra, Lizardo Montero, en el *Lerzundi*, había capturado al *Tumbes* y tomado el control de la *Amazonas* y de las recién arribadas corbetas *América* y *Unión*.¹² Estas dos naves, construidas en Francia para los Estados Confederados de América –con autorización verbal de Napoleón III, posteriormente negada–, habían llegado de Chile junto con el ministro peruano en ese país para apoyar la causa rebelde. Montero también había capturado algunos marinos leales al gobierno que se encontraban en el vapor británico *Bolivia*, indignando a los extranjeros y forzando al Escuadrón Británico a colocar destacamentos armados en los vapores de su país.¹³

Los comandantes franceses estuvieron determinados a permanecer neutrales. Martineau se resistió a atender un pedido del vicecónsul en Arica, Charpentier, para intimidar a los revolucionarios que habían molestado y robado a un pastelero francés en Tacna; mientras que, por otro lado, los buques franceses que cargaban guano en las Chincha se vieron afectados cuando Montero capturó esas islas.¹⁴ Era claro que las aguas peruanas eran foco de gran atención con la intimidante presencia de Pareja y Montero. Las fuerzas navales de este último aparecieron tres veces en el Callao para dar un ultimátum a la gubernamental fragata *Apurímac* y para esperar despachos llevados por los vapores británicos. Mientras tanto, Martineau reportó, “fuera de la fragata *La Blanca* en Guayaquil y de la goleta *Covadonga* actualmente en Cobija, toda la división española está ahora en Callao: la fragata *Villa de Madrid*, la fragata blindada *Numancia*, las fragatas *Berenguela* y *Resolución* y la corbeta *Vencedora*”. La fuerza naval británica estaba representada por el escuadrón del comodoro Harvey, consistente en la fragata *Leander* y la corbeta *Shearwater*, mientras que los norteamericanos tenían a la corbeta a vela *St Mary*.¹⁵

El 23 de julio Martineau zarpó hacia Valparaíso, desobedeciendo sus instrucciones de ir directamente a Montevideo. Necesitaba vino chileno para prevenir nuevos brotes de escorbuto y sentía que “bajo las presentes circunstancias” resultaba crítico estar informado sobre las demandas que el escuadrón español plantearía al gobierno

10 SHD/M, BB4 849, capitán de navío Henri E. Martineau des Chenez al MM, Callao 12/7/1865 (recibido 13/8).

11 Idem, capitán de navío Fouët al MM, Paita 9/6/1865.

12 Wagner, *La intervención de las potencias europeas*, p. 419-427.

13 SHD/M, BB4 849, Martineau al MM, Callao, 12/7/1865.

14 Ibidem.

15 Idem, Fouët al MM, Callao 27/7/1865 (recibido 27/9).

chileno.¹⁶ Mientras la *Pallas* seguía esperando órdenes en Callao, el capitán de navío Fouët criticaba la actitud del presidente Pezet con los revolucionarios. No comprendía por qué no había combatido a las fuerzas revolucionarias dirigidas por el coronel Balta, aisladas en el norte, evitando que fueran evacuadas por mar desde Huacho para unirse al principal núcleo de fuerzas revolucionarias que, al mando del general Diez Canseco y el coronel Prado, se encontraba en el puerto de Pisco.¹⁷

Lidiando con un “bloqueo de papel”

La estación carbonera francesa en Valparaíso, a bordo del transporte l'*Egérie*, estaba al mando del teniente de 26 años Esnault, quien asumió la responsabilidad de reportar directamente al ministro de Marina, siendo luego autorizado por su almirante para seguir haciéndolo, pues confiaba en su buen juicio.¹⁸ Desde marzo, el encargado de negocios español en Santiago, Salvador de Tavira, había tratado de obtener satisfacciones por múltiples incidentes surgidos por el apoyo que Chile venía brindando a los revolucionarios antiespañoles en el Perú. El 22 de mayo un tratado fue firmado, pero el 12 de setiembre arribó un vapor trayendo la noticia que Madrid lo había rechazado. En consecuencia, el almirante Pareja debía exigir explicaciones del gobierno chileno.

Procedente del Callao en la *Villa de Madrid*, Pareja arribó el 17 de setiembre, sin saludar al puerto, uniéndosele el 20 y el 23 la *Resolución*, la *Vencedora* y el *Marqués de la Victoria*. A las 7:42 de la mañana del 24, el comandante de la *Vencedora* notificó a Esnault que se establecía el bloqueo del puerto. Si bien España no era signataria del Tratado de París de 1856, el almirante Pareja había adoptado dos de sus principales principios: inmunidad de carga enemiga bajo bandera neutral y de carga neutral bajo bandera enemiga –salvo contrabando de guerra–. Con la partida de la *Vencedora*, quedó solo la *Resolución* a cargo del bloqueo. Desconociendo esta situación, buques mercantes británicos y franceses arribaron al puerto sin ser detenidos, por lo que Esnault protestó ante Pareja por la ineffectividad del bloqueo, llevándolo a reforzar sus disposiciones y a permitir la descarga del vapor francés *Napoleon III*.¹⁹ Durante la Guerra Civil Norteamericana, Francia había tenido que aceptar situaciones similares para mantener un frente común con Gran Bretaña.

El 29 de setiembre Chile declaró la Guerra a España, y Pareja alertó a Esnault para que alejara el depósito de una batería de costa chilena que se levantaba sobre la aduana. Tras explicar su propósito a las autoridades locales, y preocupado porque Pareja pudiera entablar combate con esa batería, Esnault logró convencer a los chilenos para que retiraran su artillería y, consecuentemente, permaneció en su fondeadero. Al reportar las noticias de la guerra señaló:²⁰

16 Idem, Martineau al MM, Callao 12/7/1865.

17 Idem, Fouët al MM, Callao 13/9/1865 (recibido 15/10).

18 Idem, Mazères al MM, 7/12/1865 (recibido 1/30/1866).

19 Idem, teniente Esnault al MM, Valparaíso, 1/10/1865 (recibido 24/11).

20 Ibidem.

el comercio está totalmente paralizado. Los bancos solo dan el 10% de los depósitos en efectivo... y el resto en papeles sobre Londres. Es imposible hacer negocios. Una reunión de comerciantes extranjeros tuvo lugar el 27 en Santiago, y se decidió pedir apoyo al cuerpo diplomático... Uno no puede dejar de pensar en el gran número de trabajadores, todos viviendo el día a día... que pronto se encontrarán sin trabajo, esto es, sin pan.

Los españoles imploraron protección a Esnault, pero este declinó brindarlo señalando que debían pedirlo al escuadrón español.

El 19 de setiembre Fouët recibió las órdenes de Mazères que había estado esperando. La *Pallas* debía zarpar inmediatamente para localizar, observar y quizá interceptar al vapor *Ajax*, de Nueva York.²¹ El consulado imperial mexicano en Manhattan aseguraba que ese buque estaba destinado a atacar al comercio francés en el Pacífico con armas y hombres enviados a Chile por la vía de Panamá. Mientras esperaba en el Callao, Fouët había observado al *Ajax* ingresar a puerto el 1 de agosto, sin encontrarlo sospechoso. Al llegar a Valparaíso, a mediados de octubre, más de tres semanas después de la declaración del bloqueo, Fouët indagó sobre la visita que el *Ajax* había realizado a ese puerto los días 24 y 25 de julio, encontrando que no había tomado carga y solo embarcado a dos tripulantes. Fouët sabía que el *Ajax* había completado su viaje de Valparaíso al Callao en tiempo record—seis días, mientras que la *Pallas* había necesitado tres semanas para una travesía inversa—, lo que hacía imposible suponer que se hubiera detenido en algún punto para recibir armamento. Además, el bloqueo español habría hecho que fuese muy arriesgado para el *Ajax* obtener armamento o vender eventuales presas si retornaba a Chile. Esto fue suficiente para cerrar el caso.²²

El 18 de octubre, Fouët describió la disposición de la división española: *Villa de Madrid* y *Vencedora* fuera de Valparaíso; *Matías Cousiño* y *Berenguela* en Coquimbo; y la *Resolución* presumiblemente en ruta a Talcahuano. Pareja había aceptado no interrumpir el servicio de vapores británicos, permitiendo pasajeros y correspondencia tanto de neutrales como de beligerantes. No obstante, el agente británico dispuso la interrupción de dicho servicio hasta noviembre. Para entonces, Fouët tenía suficiente del “bloqueo de papel” de Pareja, unánimemente denunciado por la comunidad diplomática. El 27 de octubre el almirante español había limitado su aplicación a seis puertos—Caldera, Coquimbo, Herradura, Valparaíso, Tome y Talcahuano—, pero aun así era demasiado ambicioso.²³ El *Talisman*—reemplazo de *La Cordelière*— había permanecido dos semanas en Valparaíso (30 de octubre al 15 de noviembre) antes de llegar al Callao, el 22 de noviembre. Su comandante, capitán de fragata Saint-Phalle, reportó que el presidente Pezet había vaciado el tesoro público y huido, siendo reemplazado el 28 por el coronel Prado, el nuevo hombre fuerte. Se esperaba que en cualquier momento tanto el bloqueo como la guerra se extendieran a aguas y puertos peruanos. Saint-Phalle anticipaba “considerables inconvenientes para los abastecimientos de los neutrales,

21 Idem, Fouët al MM, Callao, 19/9/1865 (recibido 27/10).

22 Idem, Valparaíso, 18/10/1865 (recibido 30/11).

23 Ibidem.

principalmente carbón”, y también el cese del servicio de vapores.²⁴

En Valparaíso, el cumpleaños de la reina Isabel II causó un momento embarazoso para los neutrales. El capitán Fouët se sintió comprometido de disparar una salva a mediodía en el entendido que los bloqueadores ejercían la autoridad en las aguas del puerto. Pero el comodoro británico Harvey –que había seguido a Pareja desde el Callao– se abstuvo de hacerlo pues consideraba que estaba en aguas chilenas. Para mantener un frente unido “y evitar conversaciones con las dos partes en la bahía”, Fouët tuvo que aceptar la interpretación del Comodoro.²⁵

El 18 de diciembre, la *Pallas* dejó Valparaíso con destino a Francia; y ese mismo día la fragata española *Blanca* trajo noticias de la muerte del almirante Pareja (21 de noviembre). Esnault escuchó que se había suicidado motivado por la captura de sus despachos a bordo de la goleta *Covadanga* y el anticipado rechazo de su tratado con Perú. El 21 de diciembre, el recién promovido brigadier Méndez Núñez, comandante de la *Numancia*, arribó a Valparaíso, informando que el bloqueo estaba ahora limitado a ese puerto y a Caldera, para evitar la dispersión de sus fuerzas. Las noticias de que Chile había reclutado 1500 marineros –cuando solo tenía cuatro pequeños buques de guerra– sugerían una colusión e inminente alianza con Perú, que podía alterar el balance de fuerzas y amenazar a un dividido escuadrón español.²⁶

Con el bloqueo ahora limitado a dos puertos, la situación había retornado casi a la normalidad. Los vapores británicos continuaban sirviendo sus rutas, así como el vapor francés que unía dicho puerto con St Nazaire. Esnault escribió al Ministro indicando, “pese a que la bandera chilena no se ve en ninguna parte, el gobierno chileno ha habilitado 53 puertos o caletas para el comercio.... Botes balleneros cruzando a lo largo de la costa alertan a los buques antes que arriben aquí [Valparaíso]...”. A consecuencia del bloqueo, el gobierno chileno había abolido los impuestos a la importación, perdiendo su principal fuente de ingresos. Con la práctica reanudación del comercio, Esnault reportó que los importadores chilenos habían aprobado el 28 de diciembre el restablecimiento de dichos impuestos para restablecer dicha fuente de ingreso fiscal.²⁷ Sin embargo, cobrar impuestos a las importaciones en 53 localidades era un verdadero reto, obligando al gobierno a sustituirlo por un impuesto a los ingresos.²⁸

Anticipando la alianza defensiva y ofensiva peruano-chilena –conocida en Valparaíso el 27 de enero de 1866–, Méndez Núñez levantó el bloqueo de Caldera el día 18 para concentrar sus fuerzas en el principal puerto chileno. Reaccionando a la decisión de Santiago de declarar al carbón de Lota como contrabando de guerra, Méndez Núñez declaró que el carbón chileno era susceptible de ser tomado de buques neutrales, “hasta

24 Idem, capitán de fragata G. de Saint Phalle al MM, Callao 28/11/1865.

25 Idem, Fouët al MM, Valparaíso 17/11/1865 (recibido 2/1/1866).

26 Idem, BB4 861, Esnault al MM, Valparaíso 1/1/1866 (recibido 17/2).

27 Ibidem.

28 Idem, capitán de navío Kergris al MM, Valparaíso 15/3/1866.

nuevo aviso y sin que ello implique un precedente”²⁹.

Poco después, el bloqueo y sus efectos en el comercio neutral fueron reemplazados en la perspectiva naval francesa por el espectro de un ataque español a Valparaíso.

Oponiéndose al bombardeo de “ciudades indefensas”

Las primeras sospechas de que la división española planeaba bombardear Valparaíso fue reportada a París por el capitán de navío Fouët el 18 de octubre de 1865, llegando a manos del ministro de Marina el 30 de noviembre. Provenían de una carta del almirante Pareja al ministro británico en Santiago, insinuando haber recibido órdenes de su gobierno para “destruir los edificios públicos del enemigo”. Obviamente, esto implicaba la aduana, por lo que Fouët inmediatamente se entrevistó con Pareja, quien le aseguró que daría tiempo suficiente para que los bienes neutrales fuesen retirados. Fouët respondió enojadamente indicando que esperaba “que el gobierno español no le enviara esas órdenes porque en este siglo no era posible bombardear ciudades indefensas, conociendo además que era una factoría europea”. Fouët pidió al ministro de Marina una mediación anglo-francesa para evitar “un desastre”.³⁰ Antes de ello, Esnault había logrado que las baterías chilenas que protegían los almacenes aduaneros fuesen retiradas, precisamente para eliminar una justificación para el ataque español.³¹

La corbeta *Venus* arribó a Valparaíso a fines de febrero de 1866, y al Callao el 13 de marzo, en ruta a unirse con la división. Su comandante, el capitán de navío Roy, fue informado por el encargado de negocios que el ex enviado español ante el gobierno peruano había mencionado la posibilidad de bombardear Valparaíso. Sin embargo, este mismo personaje había divulgado falsas noticias sobre un éxito naval español en Chiloé.³²

En Valparaíso, Esnault sabía que el ministro norteamericano, general Kilpatrick, y el comandante de su escuadrón en el Pacífico, comodoro Rodgers, habían estado conferenciando con el brigadier Méndez Núñez desde mediados de marzo para tratar de encontrar una solución a la crisis. La propuesta norteamericana era que uno de los buques de Rodgers, izara las banderas chilena y española, y disparara salvas de saludo que serían retornada tanto por Chile como por España, y que Chile declarara que nunca había intentado ofender a España. Santiago rehusó la propuesta y el 27 el cónsul español notificó a Esnault que el puerto sería bombardeado en cuatro días.

El cuerpo diplomático se apresuró a dirigirse a Valparaíso, pidiendo a Méndez Núñez que no lleve a cabo esa acción, mientras que la población se ubicó en las alturas cercanas. Esnault observó que el escuadrón norteamericano se estaba preparando para entrar en acción, con el *Tuscarora* colocando cadenas a lo largo de su casco de madera para proteger sus máquinas. Flory, el encargado de negocios francés, y Esnault protestaron

29 Idem, Esnault al MM, Valparaíso 2/2/1866 (recibido 20/3).

30 Idem, BB4 849, Fouët al MM, Valparaíso 18/10/1865.

31 Idem, Esnault al MM, Valparaíso 1/10/1865.

32 Idem, BB4 861, Ibid, 3/4/1866 (recibido 15/5).

separadamente, y este último mostró su carta al almirante británico Denman, quien la encontró “hábilmente expresada”. Denman añadió que, en lo que a él concernía, no había escrito cartas porque “su única forma de protesta sería empleando la fuerza, pero que no estaba autorizado para ello”.³³

En su carta a Méndez Núñez, Esnault insistió en señalar que Valparaíso no estaba fortificado, no era un objetivo para un asalto anfibio, ni sus habitantes habían cometido un crimen o disparado un solo tiro al escuadrón español: “bombardear Valparaíso en esas condiciones crearía un terrible precedente, en una época en que la humanidad y el progreso de la civilización... están a punto de negar definitivamente el derecho de atacar gente y ciudades indefensas”. El 30, Esnault supo de una propuesta de último minuto hecha por el gobierno chileno –rechazada por Méndez Núñez–, consistente en llevar a cabo un duelo entre la fuerza española, excepto la *Numancia*, y peruano-chilena, bajo la supervisión del comodoro Rodgers. Dando refugio a los residentes franceses, incluyendo 14 mujeres, Esnault se unió al buque depósito británico a una milla fuera de Valparaíso. Rodgers acaba de publicar una nota anunciando su retirada, tras haber fracasado en su intento de convencer a otros neutrales para defender la ciudad. El bombardeo se inició a las 8.10 am y terminó a las 12.10 pm. Esnault expresó su indignación al ministro de Marina “con la franqueza de un honesto oficial viendo delante de él las incendiadas ruinas de un distrito, bastante poblado solo cuatro días antes”,³⁴ y estimó las pérdidas de los neutrales en 12 millones de piastras, y las del gobierno chileno en 600,000 piastras, esencialmente, el precio de los edificios oficiales.³⁵

En el Callao, el capitán de navío Roy, de la *Venus*, reaccionó violentamente ante las noticias del bombardeo de Valparaíso, culpando a Denman por su inacción y describiendo el gran estupor que ellas habían causado entre los peruanos. Como en Chile, las autoridades habían tomado medidas para proteger a los residentes españoles ante el peligro que se les pudiera afectar a ellos o a sus propiedades.³⁶ El 14 de abril el escuadrón español salió de Valparaíso, incendiando sus presas y levantando el bloqueo “temporalmente”,³⁷ y llegó a la isla San Lorenzo, frente al Callao, el día 25. Roy inmediatamente pasó a bordo de la *Numancia*, escoltando a los ministros francés e italiano, solo para escuchar que tendrían que esperar dos días para conocer las intenciones de Méndez Núñez. Estas eran bloquear el Callao y bombardearlo el 1° de mayo. Roy sabía que, a diferencia de los chilenos, los peruanos contaban con poderosas baterías. El comodoro Rodgers acaba de arribar, reuniéndose con el contralmirante Pearson, con lo que el escuadrón norteamericano tenía cinco buques, mientras que los británicos solo tenían una corbeta.³⁸

33 Ibidem.

34 Ibidem.

35 Ibidem, 17/4/1866 (recibido 31/5).

36 Idem, capitán de navío Roy al MM, Callao 13/4/1866 (recibido 15/5).

37 Idem, Esnault al MM, Valparaíso 12/2/1866 (recibido 20/3).

38 Idem, Roy al MM, Callao 27/4/1866 (recibido 31/3).

El bombardeo tuvo lugar el 2 de mayo, iniciándose a las 12h15 pm. Contrariamente a lo que creía Roy, “la mayor parte de las baterías se comportaron bastante bien”, forzando a la *Berenguela* y a la *Villa de Madrid* a retirarse, e impactando también a la *Blanca* y a la *Numancia*, éxito que él atribuía “extranjeros de varias nacionalidades” que se decía se habían unido a los peruanos. La historiografía peruana y española no apoya esta última suposición.³⁹ Roy destacó el papel de la torre blindada con dos cañones Armstrong de 11 pulgadas, señalando que de las diez baterías en la playa, los españoles solo silenciaron dos. Perú perdió a su ministro de Guerra, José Gálvez, y sufrió unas 500 bajas, mientras que en el escuadrón atacante hubo 43 muertos y 67 heridos de consideración. Se dijo que Méndez Núñez permaneció todo el tiempo en el puente de mando, sufriendo varias heridas causadas por astillas y fragmentos de todo tipo.

Según Roy, los daños al Callao y a los intereses neutrales fueron mínimos. La *Numancia*, construida en Francia, resistió perfectamente el combate, con solo una placa de blindaje rota. La exitosa defensa peruana les dio la victoria, porque una repetición del ataque era poco probable. El día 10 el escuadrón español levantó el bloqueo y zarpó, presumiblemente hacia Montevideo; creyéndose que trataría de interceptar a los blindados peruanos que se habían construido en Gran Bretaña. El 17, Roy y la *Venus* también zarparon para reunirse con Mazères en Mazatlán.

¿Torpedos para “ciudades indefensas”?

Uno de los principales argumentos contra el bombardeo de Valparaíso fue que Chile no intentaba resistir y que había desmantelado sus baterías. Con solo cuatro pequeñas naves, la Armada chilena no era rival para la española, pese a su desafío de último minuto. No sucedía lo mismo con el Perú. El Callao había modernizado sus defensas y la flota peruana era comparable a la española, excepto por la fragata blindada *Numancia*.

Un aspecto a tomar en cuenta era el uso de defensas submarinas. El temor a torpedos y minas comprados por los agentes de Juárez, llevó a que los agentes consulares franceses en Nueva York, San Francisco y Panamá estuvieran especialmente activos. Rindiendo tributo a Cazotte, su colega en California, “cuya vigilancia había brindado muchos servicios”, Zeltner, el cónsul francés en Panamá, produjo una confusa información de inteligencia refiriendo torpedos ordenados en “¡Nassau, estado de Nueva York!” por agentes mexicanos, que debían ser enviados al Pacífico por la vía de Panamá. La línea de vapores norteamericana que cubría la ruta de Panamá a San Francisco aceptó que se revisara su carga en presencia de empleados del consulado francés, pero las líneas británicas que unían Panamá con Liverpool y St Thomas se rehusaron a cooperar. Zeltner trató de resolver este problema contratando a un joven “israelí” en Colón, “muy habilidoso y suficientemente confiable”, para reportar las cajas grandes y pesadas que se cargaban en el tren hacia Panamá e identificar a sus consignatarios.⁴⁰ Gracias a ello,

³⁹ Wagner, *La intervención de las potencias europeas*, pp. 630-631. José Ramón García Martínez, *El Combate del 2 de mayo de 1866 en El Callao: Resultados y conclusiones*, Madrid: Ed. Naval, 1994.

⁴⁰ SHD/M, BB4 849, Cónsul Zeltner a Mazères, Panamá 20/5/1865.

Zeltner también podía saber algo sobre el envío de armas destinadas a Perú y Chile.

¿Peruanos y chilenos estaban en condiciones de usar torpedos? En febrero de 1866, Esnault reportó desde Valparaíso que el gobierno chileno había acordado la construcción de “un bote submarino, de 15 a 20 metros de largo, con dos hélices propulsadas manualmente, diez hombres, un cañón capaz de lanzar un proyectil sumergido con un mecanismo que permanecería como un secreto de su inventor”. Sin embargo, añadió, el gobierno chileno había prohibido su uso “por temor que los españoles pudieran tomar represalias contra la ciudad”.⁴¹ Por otro lado, las autoridades de Nueva York habían arrestado a un agente chileno, Benjamín Vicuña Mackenna, por estar buscando torpedos y minas.⁴² Cinco días después del bombardeo de Valparaíso, Zeltner reportó la explosión en Colón de “el *European*, un vapor proveniente de Liverpool, con carga de pólvora y explosivos para la fabricación de torpedos para Perú y Chile”. Los daños a la estación del tren y a los muelles fueron considerables, y el incendiado casco se hundió luego de una segunda explosión. El cónsul culpó de descuido a “la compañía de vapores británica, al cónsul peruano y a los agentes chilenos en Panamá”, añadiendo que “todos estaban ansiosos por deshacerse de él”.⁴³

En efecto, el Perú había contratado los servicios de expertos norteamericanos en armas submarinas, tanto unionistas como confederados, incluyendo a John Randolph Tucker, que había alcanzado fama en Charleston. Algunos argumentan que la flota española en el Callao no se acercó más a la orilla por temor los torpedos peruanos.⁴⁴ El tema fue levantado en el parlamento francés por Kervéguen, representante del departamento de Var, refiriendo que Méndez Núñez había bombardeado Valparaíso para anticiparse a la colocación de torpedos que hubieran amenazado a su escuadrón.⁴⁵

¿La neutralidad francesa en compromiso?

España y Francia habían sido estigmatizadas por sus intervenciones en América, y se sospechaba que París favorecía a Madrid dado el rechazo peruano y chileno al sueño mexicano de Napoleón III. Los funcionarios franceses constantemente rechazaron esas sospechas, convenciendo quizá a Prado, el nuevo hombre fuerte peruano, para que sostuviera una reunión especial con Vion, el encargado de negocios francés interino, en enero de 1866.⁴⁶

Sin embargo, y aunque este hecho no trascendió, París sí ayudó a Madrid a mantenerse comunicada con su escuadrón en el Pacífico, transportando su corresponden-

41 Idem, BB4 861, Esnault al MM, Valparaíso 2/2/1866.

42 Carlos López Urrutia, *Historia de la Marina de Chile*, Santiago: Andrés Bello, 1969, p. 315. Woods, *The bombardement of paradise*, pp. 122-135.

43 SHD/M, BB4 861, Zeltner a Mazères, Panamá 5/4/1866.

44 Lawrence A. Clayton, *Peru and the United States: The Condor and the Eagle*, Athens, Ga. y Londres: University of Georgia Press, 1999, p. 46.

45 Michèle Battesti, *La Marine de Napoleon III*, Vincennes: Service historique de la Marine, 1997, t. 2, pp. 752-753.

46 SHD/M, BB4 861, Kergrist al MM, Callao 14/2/1866 (recibido 18/3).

cia, al menos desde principios de 1866. El establecimiento de líneas de vapores que unían regularmente Europa con el Pacífico, tanto a través de Panamá como a lo largo de la costa sudamericana, permitió que en ocasiones la correspondencia entre París y Valparaíso o Panamá tomara menos de un mes. En contraste, la correspondencia entre el almirante Mazères, en Mazatlán, y sus buques en San Blas, Manzanillo, Guaymas, Acapulco, Callao y Valparaíso, era transportada en varios medios, que en conjunto eran irregulares y poco fiables. Yendo a través de San Francisco, las sacas de correo eran demoradas o mal despachadas. El 2 de octubre de 1865, la *Pacific Mail Steamship Company*, de Nueva York, ofreció una disculpa que suena como un mal chiste o acto delirado en el contexto de la hostilidad de Washington a la presencia francesa en México; y más específicamente al notorio antinorteamericanismo de Zeltner, el cónsul francés en Panamá:⁴⁷

Tengo la gran mortificación de devolverle una saca de correo que mi cocinero encontró y que está dirigida al cónsul francés en Panamá y marcada además para el escuadrón francés. Estaba en un lote de comida recibido en el último vapor de San Francisco... mi barquero [que no sabe leer] difícilmente podía distinguir entre una saca de correspondencia y un paquete de harina o zanahorias.

El cónsul en Panamá no confiaba en el servicio de vapores británico, tanto así que en febrero de 1866 fletó al *Panamá*, vapor mexicano, para que sirviera entre Acapulco y Mazatlán.

Instrumental en los esfuerzos franceses por detener el envío de armas para las fuerzas de Juárez en la costa del Pacífico a través del istmo de Panamá, Zeltner personificaba las ambigüedades francesas, apoyando –en lo que a él concernía– inequívocamente a España. El diplomático explicaba su actitud señalando: “He recibido de su Excelencia, Sr. Drouyn de Lluys, instrucciones muy específicas para el transporte y segura entrega de los despachos de Madrid a su escuadrón”. Pero el escuadrón francés no había recibido similares instrucciones, y cuando la correspondencia española fue entregada al buque depósito l’*Egérie* en Valparaíso, su comandante, el teniente Esnault, en consulta con el capitán de navío Roy, de la corbeta *Venus*, también en puerto, la devolvió al remitente, el consulado en el Callao.

Méndez Núñez sí estaba al tanto de ese arreglo entre ambos gobiernos, por lo que el 15 de marzo fue a bordo de la fragata *Pallas* para pedir sus despachos al capitán de navío Fouët. Pero este rechazó de plano tal petición. El almirante español “había esperado una disposición francesa más amigable hacia España” señalando que “el uso del correo francés para la correspondencia española había sido aprobada por ese gobierno”. Señalando que su división no había recibido correspondencia para el escuadrón español desde el inicio del conflicto, Fouët replicó que, “siendo ya sospechosa de favorecer a España, [Francia] tenía que actuar con mucha circunspección”.⁴⁸ Dos semanas después, el 27 de marzo, el correo español estaba de regreso en Valparaíso con una nota de Lesseps, el encargado de negocios en Perú, confirmando que él también había sido

47 Idem, BB4 849, agente de la Pacific Mail Steamship Company a Grazielle, 10/2/1865.

48 Idem, BB4 861, Fouët al MM, Valparaíso 15/3/1866 (recibido 4/5).

autorizado por el ministro de Asuntos Exteriores para entregar dicha correspondencia. Esnault obedeció –“sin informar ni ser visto”– explicando al ministro de Marina que “si los chilenos saben que [él] servía como intermediario de sus enemigos... la situación de la comunidad francesas y su propia posición serían muy inciertas”.⁴⁹ Las notas de Zeltner y de Lesseps, así como los comentarios de Méndez Núñez, tienden a confirmar que París había decidido hacer este favor a España desde principios de 1866.

Zeltner también fue instruido para fletar en Panamá un transporte norteamericano para el escuadrón español, algo que el capitán de navío Fouët calificó de extremadamente preocupante en su reporte del 15 de marzo de 1866 al ministro de Marina:⁵⁰

nuestro cónsul en Panamá es acusado de ser un agente español para proveer repuestos para sus buques. Un vapor norteamericano arribó ayer y reportó que había sido fletado por nuestro representante. Si se llegara a probar que esto es verdad, nuestra posición aquí, y la de los franceses residentes, y la de nuestro buque depósito l'Egérie, se volverían insostenibles.

Confrontado con estas acusaciones, Zeltner reaccionó enojado contra “aquellos que lo culpan de su alegada parcialidad por las eventuales dificultades que temen”, sin clarificar la acusación de haber fletado un buque.⁵¹

La amenaza del comodoro Rodgers a la división del Pacífico

Recalando en San Francisco justo después del asesinato de Lincoln, en abril de 1865, Mazères asistió a las ceremonias fúnebres y fue atendido por el comodoro francoparlante David MacDougal, quien autorizó que uno de los transportes franceses fuese reparado en el dique de Mare Island.⁵² Pese a esa actitud amistosa, Mazères se percató de la hostilidad contra la presencia francesa en México, preocupándose “de lo que sería de nosotros [la división del Pacífico] en caso de ruptura”.⁵³ En diciembre, el general Bazaine, supremo comandante francés en México, informó a Mazères sobre el refuerzo del escuadrón norteamericano en San Francisco con cuatro buques de guerra al mando del comodoro John Rodgers, incluyendo al monitor de dos torres *Monadnock*.⁵⁴ Oficialmente, el motivo de ese refuerzo era “lidiar con un estado que eventualmente podía pensar en su propia independencia y repeler a los indios, pero lo más probable era que se destinara a atender cualquier complicación con México”.⁵⁵

El 30 de noviembre Francia propuso una alianza defensiva con Gran Bretaña, en caso Estados Unidos atacara a una de las dos potencias, pero teniendo más que perder,

49 Idem, Esnault al MM, Valparaíso 3/4/1866 (recibido 15/5).

50 Idem, Fouët al MM, Valparaíso 15/3/1866.

51 Idem, Zeltner to Mazères, Panamá 5/4/1866.

52 SHD/M, BB4 849, Mazères al MM, San Francisco 22/3/1865 (recibido 30/5). Se trataba del transporte *Rhin*.

53 Idem, Mazères al MM, Mazatlán 6/6/1865 (recibido 10/8).

54 Idem, general François Bazaine a Mazères, Ciudad de Mexico 10/12/1865.

55 Idem, BB4 819, contralmirante Octave Didelot, Terre Neuve and West Indies Station, al MM, Nueva York, 28/9/1865.

Londres no la aceptó.⁵⁶ La decisión que Napoleón III había tomado el 22 de enero de 1866, de retirar la fuerza expedicionaria francesa de México antes de finales de 1867, aún no era conocida por la división del Pacífico cuando el capitán de navío Kergris, comandante del *D'Assas*, en Valparaíso, emitió su apreciación sobre la amenaza que podía representar el escuadrón de Rodgers: “los buques norteamericanos no son de temer, excepto el monitor, que tiene cuatro cañones de 450 mm, aunque puede ser abordado y hundido por una fragata rápida, aunque con el riesgo de recibir unos cuantos disparos”.⁵⁷ A pesar de las órdenes de Bazaine del 1° de febrero para prepararse para la retirada, Mazères aún percibía como una amenaza una eventual participación norteamericana en México, rehusando sentirse intimidado:⁵⁸

la guerra secreta que Estados Unidos lleva a cabo contra el Imperio [Mexicano] es el mayor obstáculo para... la tranquilidad... Ni el gobierno [francés] ni el norteamericano quieren llegar a un punto de ruptura, pero los eventos pueden ser más fuertes que las intenciones... Mi sucesor debe conocer hasta donde debe llegar nuestra condescendencia... y dónde debe resistir firmemente sin temer una colisión.

Mientras tanto, Mazères reportó que el comodoro Rodgers había dejado la mejor de las impresiones en los oficiales de la división, tanto en Valparaíso, como en el Callao y finalmente en Acapulco, donde el comandante del *Lucifer* disfrutó de sus cortesías.⁵⁹ Cuando las nubes se disiparon, con el retiro de Francia y Mazères, el almirante tuvo la oportunidad de reunirse, en marzo de 1867, en Callao, con el ilustre almirante John Dalhgren, señalando que era “un hombre de lo más amable, con quien las relaciones solo pueden ser placenteras”.⁶⁰

Pobre sicología y diplomacia fallida

Combatiendo a la guerrilla en la costa oeste mexicana, el contralmirante Mazères tenía demasiado en la cabeza como para darle mucho espacio a la guerra por las Chinchas en sus reportes. Pese a que las noticias le llegaban con semanas y a veces meses de retraso, sus acertados análisis reflejaban la larga experiencia que tenía en Latinoamérica. Mazères sentía que España había sido ofendida por el apoyo de Chile al Perú y que era importante para los europeos que obtuviera algún tipo de satisfacción para controlar la vanidad chilena: “de lo contrario, Europa se verá impotente para buscar justicia para sus nacionales al otro lado del Cabo de Hornos”. Sin embargo, Mazères criticaba a España por exigir el saludo a su bandera: “esto es lo más difícil de conceder para un gobierno porque usualmente esta concesión trae su caída”.⁶¹ También criticaba el “bloqueo contra los hispanoamericanos” como “un gastado método que solo puede ser usado

56 Henry Blumenthal, *France and the United States: Their diplomatic relations, 1789-1914*, Chapel Hill, NC: University of North Carolina Press, 1970, p. 113.

57 SHD/M, BB4 861, Kergris al MM, Valparaíso 15/3/1866.

58 Idem, Mazères al MM, Mazatlán 15/5/1866 (recibido 25/6).

59 Ibidem.

60 Ibidem, Callao 30/3/1867.

61 Idem, BB4 849, Ibid, Mazatlán 7/12/1865 (recibido 30/1/1866).

como amenaza y aún con moderación, pues nunca puede ser puesto en ejecución”.⁶²

El Almirante anticipaba que los chilenos resistirían sin quebrarse, “consolándose porque el comercio europeo sufriría grandes pérdidas”;⁶³ aunque esto es debatible, pues la guerra le costó a Chile su marina mercante.⁶⁴ Lamentando el bombardeo de Valparaíso, Mazères culpó a los neutrales por haber dado esperanzas a los chilenos de que los ayudarían, alentando a su gobierno a endurecer su posición. De manera similar, deploró la batalla del Callao porque había llevado el conflicto a una situación no concluyente, sin que España y las repúblicas sudamericanas acordaran la paz. Posteriormente, en abril y mayo de 1867, arribó al Callao y a Valparaíso durante su regreso a Francia, transfiriendo el mando a su sucesor en aguas peruanas el 12 de abril. Pese a la brevedad de sus estadas, en ambos puertos visitó al encargado de negocios francés para desmentir rumores sobre desacuerdos entre la armada y el cuerpo diplomático.⁶⁵

Conclusiones

Los oficiales de la División Francesa del Pacífico tomaron parte en el curso de los eventos referidos a la intervención española, como representantes de un poder neutral con intereses comprometidos. Confiaron en su experiencia y agallas para interpretar de la mejor manera posible sus instrucciones, de modo de prolongar sus estadas en aguas peruanas y chilenas, de acuerdo al desarrollo de la situación, mientras que su almirante los autorizaba y alentaba a reportar directamente al ministro de Marina sobre el desarrollo de los hechos. El joven Esnault, aparentemente convenció a las autoridades chilenas para que retiraran la artillería colocada sobre la aduana, para evidenciar que el puerto estaba indefenso; y argumentando exitosamente con Pareja sobre la ineffectividad del bloqueo, logrando que un buque mercante fuera autorizado a entrar y descargar sin interferencia. Fouët también visitó a Pareja para protestar al escuchar los primeros rumores sobre una acción militar española contra Valparaíso, denunciando ese plan en los términos más fuertes.

La Armada Francesa no tuvo fuerzas suficientes para jugar un papel determinante durante el bombardeo de Valparaíso. Si hubiera habido al menos dos buques de guerra, como había sido en el caso anterior, los capitanes de navío Fouët o Kergris habrían podido convencer al almirante británico Denman para unirse con el comodoro norteamericano Rodgers y evitar el bombardeo. La anterior protesta de Fouët a Pareja y la indignación del teniente Esnault, impotente en su buque carbonero, sugieren la disposición a una intimidación francesa si hubiesen contado con una fuerza mayor. Esto pudo haber ocurrido pese a la lejana resistencia que Mazères tenía de apoyar a Chile, expresada después de los eventos. En ese punto, el tema moral habría primado sobre el económico. Pero en el aspecto económico, el bombardeo español afectó mucho más

62 Idem, BB4 861, Ibid, 18/2/1866 (recibido 8/4).

63 Idem, BB4 849, Ibid, 7/12/1865.

64 Fuenzalida, *La Armada de Chile*, v. 3, p. 681.

65 SHD/M, BB4 861, Mazères al MM, Mazatlán 15/5/1866.

a los británicos, franceses, norteamericanos y prusianos que a la economía chilena. Quince años más tarde, el almirante francés Bergasse Dupetit Thouars jugaría un papel importante para evitar un inminente ataque a Lima, en pleno acuerdo con su colega británico, y sin amenazar con el uso de la fuerza con una más poderosa flota chilena.

Mientras Mazères y sus comandantes descansaban en la inteligencia consular y visitaban a sus diplomáticos de manera ostensible para desmentir rumores sobre desacuerdos, en Francia sí había diferencias entre los ministros de Asuntos Exteriores y de Marina. El ejemplo más evidente de ello estuvo referido al uso de la valija diplomática francesa para comunicaciones con el escuadrón español. Reflejando una falta de confianza en el servicio de vapores británicos, este favor secreto acarreaba muchos riesgos para Francia, sus connacionales y su depósito de carbón en Valparaíso. A regañadientes, pero de manera secreta y eficaz, este servicio fue prestado por el teniente Esnault.

Finalmente, aunque no por ello menos importante, este conflicto reveló una vez más las habilidades de los oficiales navales para cumplir diversas tareas, algunas con implicancia geopolítica, desde el joven teniente Esnault al veterano contralmirante Mazères, como asesores y en ocasiones actores directos en la compleja trama diplomática. Con la experiencia adquirida al combatir al caudillo argentino Rosas, dos décadas antes, Mazères sabía bastante bien cómo lidiar con las repúblicas sudamericanas, tanto en sus bloqueos como en guerra. Comprendía que, al final del día, estas repúblicas se podían consolar pensando que los extranjeros perderían más que ellas mismas en ese tipo de situaciones. Aun así, sentía que en ocasiones debían ser confrontadas para que dieran un tratamiento justo a los extranjeros y a sus intereses en el futuro.

Anexo

Buques de guerra franceses en puertos peruanos y chilenos durante y después del conflicto de las islas Chincha (1864-67)

Lucifer, aviso, capitán de fragata Joseph L. Gazielle (1821-85)

Valparaíso (?/8/1864), Callao (?/9/1864, ?/1/1865), en ruta a la costa oeste mexicana.

Capitán de fragata Sauze

Callao (1-8/3/1867), Valparaíso (?-23/3/1867), en ruta a Francia.

Diamant, aviso, teniente Jules V. G. A Ebnetter (1825- ?)

Valparaíso (1/2- ?/ ?/1865), retornando a Francia

La Pallas, fragata a vapor, capitán de navío André Fouët

Callao (9/6-20/9/1865), en busca de potenciales corsarios mexicanos. Primero visitó Paíta; prolongó su estada en Callao por escorbuto y para proteger a los franceses locales durante la guerra civil peruana. Permaneció menos de 95 días.

Valparaíso (20/10-18/12/1865), en busca de potenciales corsarios mexicanos. Protestó contra las amenazas españolas contra Valparaíso. Se rehusó a entregar una bolsa de correspondencia del correo español al brigadier Méndez Núñez y la devolvió al consulado francés en el Callao. Reportó directamente al ministro de Marina en París. Permaneció 62 días en puerto.

La Cordelière, corbeta, capitán de navío Henri E. Martineau des Chenez (1816- ?)

Callao (7/12/1865- ?/1/1866), retornando a Francia. Permaneció menos de 30 días.

La Marne, vapor transporte, capitán de fragata Freycinet

Valparaíso (2-?/9/1865), en ruta a la costa oeste mexicana

Egérie, transporte a vela, teniente Esnault (1840-71)

Valparaíso (9/1865-?/1867), depósito de carbón para la división naval francesa. Protestó por la ineficacia del bloqueo español ante el almirante Pareja por el bombardeo de Valparaíso ante el brigadier Méndez Núñez. Mientras estuvo solo en la bahía, reportó directamente al Ministro de Marina en París. Entregó, secretamente, un bolsa de correspondencia al brigadier Méndez Núñez. Permaneció cerca de 800 días en puerto.

Talisman, vapor aviso, capitán de fragata G. de Saint Phalle

Valparaíso (30/10-15/11/1865), Callao (22/11-21/12/1865), en ruta a la costa oeste

Alexandre Sheldon-Duplaix

mexicana; compró carbón barato peruano.
Callao (6-2/4/1867), retirándose de México.

D'Assas, fragata a vapor, capitán de navío Kergrist
Callao (8-27/2/1866), Valparaíso (-17/3/1866), retornando a Francia

Venus, corbeta, capitán de navío Roy
Valparaíso (25-2/2/1866), Callao (31/3-16/5/1866), en ruta a la costa oeste mexicana.
Demorado por las noticias de la alianza peruano-chilena y por el bombardeo de Valparaíso. Protestó por el bombardeo del Callao.
Callao (6-2/4/1867), retirándose de México.

Rhin, vapor transporte, capitán de fragata Collas
Callao (8-14/2/1867), Valparaíso (9-16/3/1867), retornando a Francia

Victoire, fragata a vapor, contralmirante J. B. Louis Mazères (1808-73). El 12 de abril Mazères fue relevado por Penhoät.
Callao (29/3-17/4/1867), Valparaíso (4-15/5/1867), retornando a Francia. El almirante Mazères visitó al encargado de negocios francés en Santiago.

Belliqueuse, corbeta blindada, contralmirante Jérôme H. Penhoät (1812-82). Asumió el comando de la División del Pacífico
Callao (11-2/4/1867), en ruta a México.

Cobertura de la prensa local del bombardeo sobre Valparaíso por parte de la escuadra española el 31 de marzo de 1866

Fernando Wilson L.*

El conflicto librado entre 1865 y 1866 entre una serie de repúblicas sudamericanas y el Reino de España debe seguramente de figurar entre las guerras peor planificadas e inútiles del mundo contemporáneo.

Iniciado por una serie de confusiones e incidentes menores, sus orígenes tempranos radican en el interés hispano de reestablecer relaciones políticas y comerciales con sus antiguas colonias del Pacífico sudamericano. Con dicho fin, se envió una escuadra en una expedición “Científico Diplomática” bajo el mando del almirante Luis Hernández Pinzón, y que en un inicio consistió en dos fragatas de propulsión mixta más una serie de unidades menores.¹ Esta fuerza zarpó en 1862 con el expreso fin de reestablecer las relaciones y “pasear la bandera para ganar posición y prestigio” ante los Estados mencionados. Llegando al Pacífico en 1863, la expedición fue recibida de forma afectuosa y cálida por las comunidades locales de los distintos puertos que tocó, tanto en Chile como en Perú, y salvo algún incidente menor,² todo indicaba que el proceso se desarrollaba de forma efectiva y eficiente. Alguna unidad llegó incluso a visitar la costa de América Central y México.³

Sin embargo, durante su estadía en las costas peruanas había estallado un confuso choque entre un hacendado y una serie de colonos vascos. El llamado “Incidente de Talambo”.⁴ Los problemas para darle fin fueron aprovechados por un singularmente

* Universidad Adolfo Ibáñez. Licenciado en Historia por la U. Católica de Valparaíso, Magister en Ciencia Política y Relaciones Internacionales por la Pontificia U. Católica de Chile. Profesor del Departamento de Historia y de la Escuela de Gobierno de la U. Adolfo Ibáñez. Profesor concurrente de diversas instituciones, incluyendo la U. de Chile, y evaluador externo de la Comisión Nacional de Acreditación. Ponencia presentada en el Simposio de Historia Naval, Annapolis, Maryland, 17 y 18 de setiembre del 2015.

1 Pedro Novo y Colson, *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*, Madrid: Imprenta de Fortanet, 1883, caps. 1 y 2.

2 En más de alguna ocasión, el almirante Hernández Pinzón fue vencido por su locuacidad y generó incidentes menores, superados por la buena voluntad de las partes involucradas. Rodrigo Fuenzalida Bade, *Historia de la Armada desde la Alborada al Sesquicentenario*, Valparaíso: Imprenta de la Armada, 1967, v. 3, p. 571 et Seq.

3 Novo y Colson, *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*, pp. 175 et Seq.

4 Idem, p. 174.

inescrupuloso diplomático hispano,⁵ quien convenció al Comandante de la fuerza española de poseer poderes especiales de parte del gobierno de Madrid. De la mano de su consejo, la escuadra hispana procedió a “resolver” el incidente ya referido tomando las islas Chinchas. Este archipiélago peruano estaba dotado de ricos yacimientos de guano de ave, cuya explotación y exportación constituía parte relevante del flujo de caja del erario peruano. Las consecuencias de un acto así tendrían insospechado alcance y se extenderían mucho más allá de las fronteras peruanas o del incidente menor que representaba una acción punitiva en relación a un problema interno del Perú.

Para la prensa latinoamericana, en buena parte ferozmente liberal, la presencia de esta escuadra hispana había sido sospechosa desde un principio, y la ocupación de las Chinchas en razón de un incidente interno peruano inflamó de indignación a la mayor parte de los concejos editoriales a lo largo del Pacífico.⁶ Una de las más ardientes fue la prensa chilena, y en especial la del puerto de Valparaíso, que contando con una característica multinacionalidad y conexión con el mundo, percibió esto como una evidente maniobra del complicado régimen que lideraba la reina Isabel II para resolver sus problemas internos, recuperando sus antiguas colonias americanas. Esta situación no fue ayudada por el hecho de que la inestabilidad política en Madrid también usara el incidente de la mano de grupos conservadores que verían en esto una opción de unificar a la nación española en torno a la imagen del mancillado honor de la Reina.⁷

En estas condiciones, el gobierno chileno, claramente sin ningún rol efectivo que cumplir en un incidente estrictamente peruano-español, pero estimulado por la intensidad de la presión periodística, procedió a negar al escuadrón español el acceso a carbón, agua potable y provisiones de todo tipo. Este hecho, llevaría a Chile a entrar en el conflicto y adquirir un inesperado protagonismo.

El mando del escuadrón español, tras conocerse las maniobras de Salazar y Mazarredo, había cambiado. Sintiendo humillado, el almirante Pinzón renunció al mando y fue reemplazado por el brigadier Pareja. Nacido en Lima e hijo de un oficial naval español muerto en las guerras de independencia sudamericana; nada menos que en Chillán, Chile, el nuevo jefe de la escuadra española no tenía mayor estima por los nuevos países ni por el interés de su gobierno de establecer un régimen de buenas relaciones con estos. Dificilmente la mejor opción para administrar una situación de la complejidad y delicadeza que se vivía en el momento.⁸

Enfrentando el problema de abastecimientos por parte de Chile, su reacción fue tan rápida como predecible; exigir la inmediata suspensión de lo que *de facto* se constituía en un bloqueo, satisfacción al honor hispano mediante el saludo a su bandera, y el envío de un embajador a Madrid portando las disculpas del caso. De no satisfacerse

5 Fuenzalida, *Historia de la Armada*, p. 575 et Seq.

6 Raúl Silva Castro, *Prensa y periodismo en Chile (1812-1956)*, Santiago: Ediciones Universidad de Chile, 1958, p. 138 et Seq.

7 Novo y Colson, *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*, p. 183.

8 Luis Uribe, *Historia de nuestra Marina Militar desde la liberación de Chiloé (1813) hasta la Guerra con España (1865)*, Valparaíso: Imprenta de la Armada, 1913, cap. 37, p. 303 et Seq.

esas condiciones, procedería a declarar un bloqueo de los puertos y costa chilenos.

Si las condiciones en sí mismas eran durísimas, y difícilmente un gobierno chileno podría haberlas satisfecho sin caer inmediatamente en una crisis interna mayor, la situación se volvía imposible cuando el almirante Pareja entregó el documento del ultimátum nada menos que el 18 de septiembre de 1865. El día del aniversario de la independencia chilena.

Con una prensa que ya había arrastrado al país a una condición de excitación nacionalista importante, esta situación volvía una guerra poco menos que inevitable. Las condiciones básicas, en sí mismas negociables, se complicaban por la exigencia de satisfacción al honor hispano y la fecha de entrega, lo que volvió imposible para la administración chilena el poderlas satisfacer, y considerarse en estado de guerra contra España. El propio Perú, que a la fecha también resolvía la situación inicial, caería en un nuevo incidente en el Callao relacionado con el maltrato a alguna marinería que había descendido de franco a tierra, que lo haría entrar en guerra a las pocas semanas.

Ambas repúblicas latinoamericanas rápidamente firmarían una alianza, y como consecuencia de ello se decidió combinar los medios navales de ambos países para enfrentar a la escuadra hispana. La debilidad de las fuerzas americanas era tal, que impedía un encuentro directo con la fuerza española, por lo que ambos países decidieron concentrarla en las aguas interiores del sur chileno, en espera de alguna oportunidad favorable.⁹

De esta forma, esta extraña guerra comenzó sin objetivos estratégicos claros de ninguna de las partes. Para España, su objetivo original de restablecer relaciones con los países del Pacífico sudamericano fracasaba de la peor forma, mientras que para el Perú y Chile esta situación generaba una guerra que les imponía el bloqueo de sus costas y daños a sus haciendas, mientras que a la vez carecían de medios navales y militares frente a una formación naval que recibía a las pocas semanas una de las mayores fragatas blindadas del mundo y la primera en llegar al Pacífico. Para Pareja la situación resumía los problemas en una pregunta sin respuesta: ¿cómo podía ganar la guerra? Su fuerza, si bien masivamente superior a las aliadas sudamericanas, no tenía el número suficiente para bloquear todos los puertos entre Talara y Punta Arenas. Para peor, la opción por la guerra de corso que adoptaron a corto andar los buques americanos, implicó que, prontamente, la goleta *Covadonga* fuese capturada por la corbeta chilena *Esmeralda* frente a Papudo, Chile.¹⁰

Esta acción carecía de mayor relevancia, pero confirmaba la seria situación que enfrentaba en términos potenciales y ponía en evidencia la ausencia de perspectivas en lo que se presentaba como una misión imposible. Seguramente esta situación, unida a la responsabilidad que le cabía en precipitarla, y la aguda ausencia de suministros de todo tipo, tuvo un rol fundamental en la decisión que llevó a su suicidio el 30 de noviembre de 1865.

⁹ Fuenzalida, *Historia de la Armada*, p. 589 et Seq.

¹⁰ Ibidem.

Su reemplazo fue el comandante de la fragata blindada *Numancia*, Casto Méndez Núñez, quien heredó una difícil situación¹¹. Intentando resolverla de la mejor manera, fracasó en dos ocasiones de forzar una acción contra los aliados en las aguas de Abtao y Huito. En la primera, consiguió intercambiar fuegos con los buques aliados en su fondeadero de guerra, sin conseguir forzar una solución, mientras que en la segunda no conseguiría entrar en acción debido a lo complejo de las aguas y la total ausencia de ayudas de navegación. Como fuere, Méndez Núñez se vio frustrado en su intento de forzar una acción decisiva.

La realidad se le imponía. Sin posibilidades de lograr un fin victorioso a su campaña, sin buques suficientes para bloquear todos los puertos requeridos, y sin muchas más opciones, hubo de volver sobre un oscuro capítulo de sus instrucciones de guerra, que lo autorizaban a bombardear los principales puertos de los países sudamericanos comprometidos. A Méndez Núñez no se le escapaba la gravedad de esta acción, y tampoco las evidentes consecuencias que acarrearía con neutrales de elevado peso político como Gran Bretaña y los Estados Unidos, ambos con escuadrones navales presentes en el Pacífico Sur, pero simplemente no encontraba otra opción. De esa forma, a mediados de marzo de 1866, los rumores se harían verdad y se presentaría un ultimátum al gobierno chileno. De no satisfacer sus requerimientos, bombardearía el puerto de Valparaíso el día 31 de marzo de 1866.

Esta situación generó un verdadero terremoto en la política chilena, pues este evento no era esperado en lo más mínimo, y en los almacenes del puerto chileno se acumulaban millones de libras esterlinas de mercaderías. Una quijotesca propuesta de parte de un ministro chileno en relación a un duelo entre ambas escuadras fue descartada de forma automática, por lo que el paso siguiente fue el recurso al apoyo de parte de los escuadrones británico y norteamericano que se habían concentrado en Valparaíso ante el desarrollo de los eventos.

Este proceso negociatorio y de intercesión por la defensa del puerto y las propiedades en él yacentes ha sido estudiado en detalle por Jones y Woods.¹² Sin embargo, en ninguna de las dos obras hay una revisión eficiente o efectiva de la prensa local, que tanta responsabilidad tuvo en el desarrollo tanto de la guerra como del entonces inminente bombardeo.

La prensa chilena estaba, en 1866, en medio de lo que el profesor Alejandro Santa Cruz ha denominado como su “Periodo Doctrinario”, cuando el representar vanguardias ideológicas y asumir el liderazgo del adoctrinamiento político de la sociedad era visto como una expresión de libertad y autonomía.¹³ En las fases finales de la República Conservadora, Chile veía abrirse los espacios de libertad para el debate político, y la prensa los ocupaba de forma inmediata, considerándose a sí misma como la vanguardia

11 Novo y Colson, *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*, p. 498

12 Colin Jones, *Warship 2011*, Londres: Conway Maritime Press, 2011, pp. 94-101. David Woods, *El Bombardeo del Paraíso*, Valparaíso: RIL Editores, 2013.

13 Alejandro Santa Cruz, *La prensa letrada en el siglo XIX: Patricios, letrados, burgueses y plebeyos*, Santiago: Editorial Universitaria, 2010, cap. 2.

del renacimiento liberal.¹⁴

Treinta años de gobierno conservador habían convertido a Chile en una república razonablemente bien organizada y próspera, pero la represión política de los gobiernos de Prieto, Bulnes y Montt habían dado paso ya a una mirada más abierta. No es casualidad que la prensa más aguda y crítica tuviera por sede a Valparaíso, pues el puerto era por lejos la posición más favorecida para recibir información y generar debate entre las masas críticas de la política y la comunidad comerciante nacional y extranjera. Dos de los periódicos más representativos del periodo fueron *La Patria*, bastión liberal que ya llevaba tres tumultuosos años de vida en 1866 y *El Mercurio*, que, datando de 1827, era ya un tradicional periódico conservador.

Más allá de sus posiciones ideológicas, ambos eran esencialmente periódicos mercantiles publicados en doble cuartilla muy similares en diseño y composición. De gran formato, de sus ocho páginas, al menos cuatro eran dedicadas de forma íntegra al tráfico mercantil; movimiento de naves, fondeos, venta y solicitudes de carga, oferta de intermediación, servicios financieros y bancarios; todos ellos eran desarrollados de forma regular por ambos periódicos, siendo lo usual ver a los mismos proveedores o demandantes anunciar de forma recíproca en ambos, lo que confirma el carácter exclusivo y excluyente que asumían respecto a sus lectores. Complementando lo anterior, una quinta página se dedicaba específicamente a asuntos navieros y marítimos, que complementaba el reporte de arribos con noticias generales del ámbito del Pacífico Sur, tecnología naval y eventos relevantes dentro del ámbito de interés.

Lo anterior dejaba solo tres páginas para la política, de las cuales una estaba cubierta con la transcripción de noticias europeas, arribadas tanto por el telégrafo como por la prensa física depositaba en los clubes y la Bolsa de Valores por los distintos buques arribados a la bahía. Las dos páginas restantes eran el reino de la política contingente, que, fortificada en torno a los editoriales, se permitía los más duros juicios en relación al gobierno, parlamento, partidos políticos y la conducción general de los asuntos del Estado.

En este ámbito es que *La Patria* destaca por su estridencia, siendo particularmente duro contra el gobierno y *El Mercurio*, al que muchas veces consideraba la misma cosa.

El Mercurio, consolidado en su posición como periódico tradicional y de bien ganado prestigio, tenía un tono más moderado y tranquilo, pero a la vez no hacía mayor misterio de sus posiciones políticas, quizás sin la intensidad en adjetivos de *La Patria*, pero no por ello de forma menos intensa.

Para esta ocasión, revisamos las ediciones de ambos periódicos en forma específica a través de los meses de marzo y abril de 1866, particularmente desde que los rumores del bombardeo comenzaron a llegar a las redacciones, y como el proceso lentamente comienza a generar la atención primero, preocupación después y pánico social finalmente cuando queda claro que no será posible evitar la destrucción de los almacenes y su enorme cantidad de mercadería. El desarrollo del bombardeo y las ediciones

14 Silva, *Prensa y periodismo en Chile*, caps. III y VII,

posteriores, de los primeros días de abril, también fueron consultados en relación al interés supuesto por la situación.

El primer tema de análisis general, y donde se nota un fuerte interés, es en el arribo del nuevo embajador y ministro plenipotenciario norteamericano a Chile, Mr. Kilpatrick, quien tras algunos discursos en Valparaíso se revela como un “sincero y honesto amigo de Chile”. Esta visión es reiterada en Santiago tras presentar sus cartas credenciales y en las diversas recepciones tras su arribo, que parecen llenar de forma continua todas las ediciones de ambos periódicos en el lapso referido. Resulta especialmente llamativo el hecho que mientras *La Patria* enfatizaba el carácter ideológico de los discursos del embajador, *El Mercurio* aludiera al rol del rechazo que las “naciones civilizadas” hacían de las amenazas referidas, colocándolo más como ejemplo de un patrón de actitudes antes que como representante de una nación soberana en específico, que oportunamente poseía un poderoso escuadrón naval surto en el puerto. Curiosa coincidencia.

El paso siguiente, que alude a la presencia de las unidades norteamericanas en el puerto, se refiere a la fragata USS *Vanderbilt*, buque alabado por sus líneas de diseño y capacidad de combate¹⁵. Desplazando 3500 toneladas, era un rapidísimo vapor de paletas que había sido intensamente usado en la Guerra de Secesión en la caza de bur-ladores sudistas del bloqueo al que estaban sometidas las costas de la Confederación. Concluida la guerra, pasó a ser el buque insignia de un escuadrón compuesto además por la corbeta *Tuscarora* y el monitor *Monadnock*. La permanente comparación con los buques hispanos de la fragata en cuestión la colocan, al decir de *La Patria*, como una equivalente de la *Villa de Madrid*, admitidamente uno de los buques más felices y efectivos de la era de la propulsión mixta. *La Patria* es quien entra más en detalle respecto a la capacidad de esta unidad y, especialmente, su potencia de fuego, la que es constatada en diversas visitas que se efectuaron a bordo por parte de ciudadanos chilenos.

Caso aparte lo constituía el monitor USS *Monadnock*, de la clase Miantonomoh.¹⁶ Verdadera maravilla técnica para la época, se trataba de un novísimo blindado de 3350 toneladas, construido en 1862 y que, tras operaciones durante la guerra, estaba destinado junto al resto del escuadrón del que era parte, a reforzar la escuadra norteamericana en el Pacífico. De bajísimo francobordo y escaso calado, contaba con una poderosa batería de dos cañones de 15” Dahlgren, instalados en dos torres rotatorias, así como una propulsión de vapor a dos ejes que en teoría le permitían una velocidad de 9 nudos, pero que en realidad rara vez superaban los 5 debido a los riesgos de irse por ojo. Las condiciones de vida a bordo eran espantosas debido a su pésima ventilación, y en zonas tropicales la temperatura en sus salas de calderas superaba los 50°, pero esos datos eran desconocidos para los visitantes chilenos. Esperanzados de que este poderoso buque de modernísima silueta, con apenas francobordo y dos enormes torres y aparejo, sería capaz de detener a la escuadra hispana antes que pudiese causar mayores daños a la

15 Robert Gardiner (Ed.), *Conway's all the world's fighting ships 1860-1905*, Londres: Conway Maritime Press, 1985, pp. 132-133.

16 Idem, p. 121.

ciudad, no se escatimaban elogios.

Si *La Patria* hace reiteradas referencias a las visitas al buque, llegando a la majadería en el proceso, *El Mercurio* no se queda atrás, planteando la conveniencia de considerar la construcción de buques equivalentes para Chile. Nos parece oportuno referir que la visita de este buque coincide con la aprobación de un crédito por \$500.000 con el objeto de “adquirir buques blindados”,¹⁷ y que sería objeto de un extenso proceso de análisis y estudios de parte de la Comandancia General y del Ministerio de Marina, según se refleja en las memorias de Marina de 1866 y 1867. La decisión técnica no se daría hasta 1872, cuando se encargan en los astilleros británicos Earles los dos celebres acorazados diseñados por E. D. Reed y que tan fundamentales servicios darían al país en las décadas siguientes, pero cuya génesis radicó en la visita y múltiples adjetivos que fue objeto el monitor norteamericano citado.

La suprema ironía es que el esfuerzo del viaje alrededor de las Américas vería al *Monadnock* ser decomisionado apenas llegara en junio de 1866 a Mare Island. El buque sería desguazado en 1874, sin volver jamás al servicio, y si bien sería nominalmente “recuperado”, en términos reales el nuevo *Monadnock* fue un buque completamente nuevo. Nada quedaría del monitor original que tanta impresión causó en Valparaíso.

La impresión entre los porteños algún motivo tenía. El comodoro de la formación norteamericana, John Rodgers, expresó su intención de convertir las palabras del embajador Kilpatrick en realidad, lo que dio grandes esperanzas a los porteños. Solo a partir del 21 de marzo la situación cambió, cuando *El Mercurio* comenzó también a incluir las mucho más frías declaraciones del ministro británico en Santiago, quien planteaba que Gran Bretaña no podía ser forzada a defender los intereses comerciales de cada bodega con productos británicos a través del orbe. Esta visión, que presagiaba malas noticias, es registrada por el periódico conservador, pero solo tras el viaje del referido ministro a Valparaíso para dar expresas instrucciones al comodoro del escuadrón británico presente, contralmirante Denman, es que *La Patria* acepta que los neutrales anglosajones no defenderán el puerto.

Los buques de ambos escuadrones se habían preparado para el combate y se habían forrado en cadenas como blindaje improvisado, esperando la acción inminente; y la decisión política británica cayó como un balde de agua fría, pues Rodgers solo no sentía tener suficiente potencia de fuego en sus tres buques para poder detener a la media docena de unidades españolas, que podrían rodearlo y aplastarlo antes que los pesados cañones del *Monadnock* pudieran detenerlos a todos.

Ocurrido lo anterior, *La Patria* inició uno de sus nuevos periodos de virulencia política, culpando de manera directa y especialmente violenta a la administración política chilena de los males que se aproximaban al puerto. Expresiones como que el puerto sería quemado por la culpa de Santiago, se repiten en las ediciones desde el 22 de marzo. Paralelo a este proceso, comienza en simultáneo una verdadera caza de brujas sobre supuestos espías españoles dentro de la amenazada ciudad. Un bote

17 Uribe, *Historia de nuestra Marina Militar*, pp. 304-307.

de condiciones especialmente llamativas fue detectado cuando era amarrado por los tripulantes españoles a un tangón de la fragata blindada *Numancia*. Inmediatamente se especuló que era idéntico al poseído por un distinguido comerciante de Valparaíso de ascendencia hispana y destacado miembro de dicha colonia residente. Tras múltiples alusiones indirectas, es solo en la edición del día 25 que se reconoce que el bote propiedad del vecino estaba en tierra siendo reparado.

De la misma forma, una nueva fase de agresiones mutuas con *El Mercurio* se desarrolla desde el día 18, cuando *La Patria* acusa al editor y propietarios de *El Mercurio* de no actuar con suficiente celo patriótico en relación a la amenaza que se cernía sobre la ciudad, y especulaba que una serie de oscuros secretos seguramente influían en esto, secretos que la redacción del periódico liberal sostenía conocer y amenazaba con revelar.

Cuando ambos periódicos finalmente publican la negativa a defender el puerto, el día 26 de marzo, es que la realidad se impone: Valparaíso sí será bombardeado. Ambos editores se declaran totalmente sorprendidos y reaccionan reclamando la injusticia y brutalidad que la temida acción implica. Se resucita el apodo de godos para referirse a la barbarie hispana y, de hecho, se adopta el tono tradicional que la prensa asumía ante una gran tormenta o calamidad pública. Ya desde el 28, el tono es de fatalidad, y se sugieren a los ciudadanos diversas providencias para abandonar el puerto; qué tipo de enseres rescatar, qué bienes abandonar y las diversas especulaciones de cómo, cuándo y dónde el bombardeo se concentrará. Parece haber una trágica fascinación acerca de las diversas formas en que el puerto será destruido; desde dónde comenzará la concentración del fuego español, etc.

El día 31, ninguno de los dos periódicos publicó una edición, siendo solo a mediados de la semana que ambos vuelven a aparecer en forma de cuartillas y solo al cabo de una semana con ediciones completas.

La actitud en estas nuevas ediciones es especialmente relevante, pues más allá de resumir los daños y apoyar a la reconstrucción de la ciudad, surge una aguda demanda relativa a la reconstrucción del poder naval chileno, orientado a evitar la repetición de los hechos ocurridos.

Resumiendo ya los puntos fundamentales de la situación, podemos ver cómo, de la mano de estos periódicos surgen tres aspectos principales de la actitud chilena ante este conflicto, que encuentran en ellos una confirmación directa. Primero, la falta de realismo ante la amenaza concreta y el peligro que el ultimátum español implicaba. Tanto el 18 de septiembre de 1865, respecto a la guerra, como a mediados de marzo de 1866, en relación al bombardeo del puerto. Hay una perceptible ausencia de seriedad en el análisis de ambos periódicos, que contrasta con la seriedad y pragmatismo con que los negocios internacionales son analizados a pocos párrafos de distancia en las mismas ediciones.

En el mismo sentido, el análisis y evaluación del rol de los neutrales anglosajones carece de forma sostenida de realismo en términos de las implicancias de sus acciones. Nadie parece detenerse en revisar las verdaderas motivaciones y consecuencias que tendría para el escuadrón británico y norteamericano el enfrentar a otra gran potencia

europea. El que este era un factor cualitativo parece escapar del análisis de la prensa, y que ni Gran Bretaña ni los Estados Unidos estarían dispuestos a complicar sus relaciones con un reino europeo mayor por la suerte no ya de un país sudamericano, sino de un puerto de este. La mercadería almacenada en Valparaíso claramente no merecía un incidente mayor entre potencias

El segundo punto tiene que ver con la política interna del país. El principal foco de las páginas políticas y sus editoriales era siempre la colisión ideológica entre liberales y conservadores, y en ese sentido es claro que ambos periódicos eran vistos como instrumentos primarios de educación y calificación político ideológica. La diferente aproximación que el editor comercial de cada periódico usaba en relación a su colega político es más que evidente, notándose fuertes diferencias de estilo entre las páginas de una misma edición.¹⁸ Para los editores políticos, por tanto, el bombardeo es, después de la primera sorpresa, nada más que otro incidente que usar en contra del despreciado adversario político. Al gobierno se lo culpa de imprevisión e inacción; a la oposición, de falta de cooperación y egoístas intereses propios en un contexto de brutal amenaza para la patria.

La tercera conclusión se vuelve evidente pocos días después del bombardeo y tras el inesperado abandono de las aguas porteñas por parte de la escuadra hispana después del ataque. La impresión inicial de que el mismo procedimiento será repetido ante los puertos del Norte Chico, especialmente Coquimbo, la opción es una condena cerrada a lo que se percibe es una brutal violación de las normas de la guerra civilizada al bombardear un puerto desarmado. Las duras pérdidas que la formación española sufrirá pocos días después, al atacar El Callao el 2 de mayo, son celebradas como el justo pago a su brutalidad; y el “martirio de Valparaíso” se volverá un lugar común en la denuncia de la barbarie hispana por más de una década y encontrará reiteradas referencias en la historiografía chilena desde allí en adelante.

Pese a ello, el bombardeo confirmaría la necesidad de desarrollar una capacidad naval realista para el Estado de Chile, y se convertiría en la base de justificación para que ambos periódicos analizados comenzaran un fuerte apoyo en términos de reorganizar a la Marina no solo como una institución capaz de mantener y desarrollar los establecimientos construidos en el estrecho de Magallanes, sino que además debía ser capaz de enfrentar y derrotar una fuerza naval adversaria en una clásica batalla destinada a obtener el control del mar. Los resultados finales de esta mirada se encontrarían en el contrato de 1872 por dos acorazados con los astilleros Earle, en Gran Bretaña.¹⁹

Pese a todo, en ningún momento existió el reconocimiento de parte de alguno de los editores en relación a la responsabilidad que le correspondió a la prensa en crear la situación que culminó con el desastre del 31 de marzo de 1866. Se llegó, de hecho, a tal punto, que en un artículo del 5 de abril de 1866 *La Patria* recrimina al gobierno el haber precipitado a Chile en una guerra para la que el país no estaba preparado. Se

18 Santa Cruz, *La prensa letrada en el siglo XIX*, cap. 2.

19 *Memorias de Marina* (Chile), 1867 y 1873.

Fernando Wilson L.

demostraba así una actitud perfectamente opuesta a la que poco menos de un año antes clamaba por ir a la guerra para defender el honor mancillado de la nación ante una inaceptable humillación por parte de los “godos”.

Documentos

Papeles de la Armada Virreinal (1794-1799)

Edición y notas: Jorge Ortiz Sotelo
Transcripción: Laura Gutiérrez Arbulú

Las actas transcritas se conservan en la Biblioteca Nacional del Perú bajo la signatura manuscrito c 398 y con el nombre de Papeles de la Armada Virreinal. Corren de mayo de 1794 al 7 de setiembre de 1799, y constan de 72 fojas, muy deterioradas por acción del fuego y del agua. Las consulté por primera vez en la década de 1980, encomendándole su transcripción a Laura Gutiérrez Arbulú, destacada paleógrafa y archivista.

Continúan en otro libro que ha aparecido recientemente en la Biblioteca Nacional, que a lo largo de 350 fojas llegan hasta el 26 de junio de 1821.

El primer folio del documento transcrito se halla prácticamente ilegible, sobre todo por acción del agua. Las anotaciones que no aparecen en el documento han sido añadidas entre corchetes, lo mismo que las partes quemadas o rotas que, en la medida de lo posible, se ha tratado de reconstruir.

Se ha colocado algunas notas sobre los personajes y buques que aparecen en el texto, y quien desee tener una visión más completa del periodo cubierto por estas actas puede consultar los siguientes libros: Jorge Ortiz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746-1824* (México: Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM y Bonilla Artigas Editores, 2014); y Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos, *Diccionario biográfico marítimo peruano*, con Alicia Castañeda Martos (Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007).

f. 1. [Mayo] de 1794 [ilegible], a bordo de la fragata [*Liebre*]¹ se convocaron a la reunión de junta de marina los señores don Tomás Geraldino², capitán de navío, don José

1 Alias *Santa Cristina*, construida en Cádiz en 1754, portaba inicialmente 28 cañones, pero a fines de 1772 se aumenta su artillería llevando 26 piezas de 12, 2 de 4 y 8 pedreros. En 1790 figura con 26 cañones de 12, 8 de 6 y 12 de 2. Cesó sus servicios en Cádiz, en 1809. Sirvió en el Pacífico inicialmente entre 1762 y 1764, volvió a estar en la zona de 1768 a 1772 y nuevamente entre 1773 y 1774. Finalmente, arribó al Callao en 1794, realizando varias comisiones hasta su retorno a Cádiz en 1795.

2 Tomás Geraldino y Geraldino (Jerez de la Frontera 1754 - San Vicente 1797). Ingresó a la Real Compañía de Guardiamarinas de Cádiz en junio de 1770. En enero de 1790 se le dio el mando de la fragata *Liebre*, con la que pasó al Callao conduciendo azúcares. Permaneció cuatro años a órdenes del virrey Gil de Taboada, efectuando diversas comisiones entre Chile y Panamá.

de Tagle³, comisario de Guerra y Marina, don José de Navas⁴ y don [Antonio Tovar, teniente de navío], se presentó el presupuesto de caudales para [ilegible] coste de los buques de guerra y demás [ilegible] en este apostadero en el corriente año, el cual está leído y firmado con toda atención continuará en que estaba arreglado a [ilegible] que parece [ilegible] y conforme lo acordado en la junta [roto] de abril de este año; y en su consecuencia fueron determinados [roto] los duplicados necesarios y que uno de ellos se pasase al excelentísimo señor virrey frey don Francisco Gil y Lemos,⁵ para que con su aprobación y decreto para la libranza de los 207,116 pesos 6 reales su [ilegible] e sea servido queden éstos en la tesorería general a disposición del Comisario del Ministerio de Marina, y se vayan trayendo e invirtiendo oportunamente, bien entendido que en la citada cantidad van comprendidas todas las partidas que se han enviado a principio de año por oficiales [ilegible] del total. Asimismo, [roto] to los vocales comisionados de las compras de [roto] hecho de los efectos necesarios [roto] almacenes expresando sus [roto] en esta plaza; y habiendo [roto] estas materias se termi[nó roto]. Geraldino [rubricado]. Tagle [rubricado]. [roto].

f. lv. IV. En la ciudad de los Reyes, [junio] mil setecientos noventa y cuatro [hallándose reunidos] en Junta de Marina, los señores don Tomás [Geraldino], capitán de navío; don José de Tagle, comisario de Guerra y Marina; don José de Navas y don Antonio Tovar, tenientes [de navío], se presentaron dos instancias promovidas por don J[uan Ba]llera, oficial mayor de la Comisaría de Guerra, en[car]gado de la cuenta y razón de marina, y por don José [Leandro de la] Cendeja,⁶ guardalmacén de los efectos pertenecien[tes al] mismo ramo; y habiéndose hech[o ca]rgo la junta de dich[as] representaciones y confir[ma]do sobre las razones en que [que]dan sus solicitudes de q[ue se] les conceda algún auxilio por el [exce]sivo trabajo que se le ha agregado al primero y costos i[ndis]pensables que tiene el segundo; acordaron que don Juan B[a]llera, oficial mayor de la Comisaría de Guerra, se encuentra agravado en todo lo que es cuenta y razón de Marina, [en] cuyo trabajo penoso y delicado no se le ha considerado estipendio alguno desde el año de mil setecientos ochenta y seis que le sirve, y por tanto parece equitativo se le asigne algún sobresueldo por esta comisión; y que por lo respectivo a don José [Leandro de la Cendeja], guardalmacén en el Callao, debe también con [roto] alguno de los dependientes o peones de confianza [roto]ble, mantener más o menos según el nú[mero] que hubiese en este puerto respecto a no [roto] apostadero el artículo 704 de la orden[anza] de cuya observancia en la parte pe [roto]nable a los intereses de Su

3 José Manuel de Tagle Isasaga Mojica y Arrué, tercer marqués de Torre Tagle y comisario de Guerra y Marina de 1793 a 1801.

4 Teniente de navío de la dotación de la fragata *Santa Rosalía*.

5 Santa María de Sotolongo 1733 – Madrid 1810. Era teniente general de la Real Armada cuando fue nombrado virrey de Nueva Granada y luego del Perú. Fue director general de Armada y secretario de Marina.

6 José Cendeja y Cuadra. En 1801 todavía estaba como oficial mayor de la Comisaría de Guerra pero a partir de 1813 figura como comisario de Artillería honorario de Guerra.

Majestad [la] susodicha Junta de M[arina ...] ndas representación [roto] pasando [roto] /f. 2/ [roto] concurra y el guardalmacén [del] Callao para que su Excelencia se sirva resolver lo que estime con[ve]niente, suspendiendo la junta de su determinación hasta la decisión de su Excelencia, a quien se deberá remitir también copia certificada de este acuerdo; con lo cual concluyó la junta y la firmaron.
Geraldino [rubricado]. Tagle [rubricado]. Navas [rubricado].

V. En veinte y uno de julio de mil setecientos noventa y cuatro y en la ciudad de los Reyes del Perú, hallándose reunidos en junta de Marina los señores don Tomás Geraldino y don Joaquín de Molina,⁷ capitanes de navío, don José de Tagle, comisario de Guerra y Marina, y don José de Navas, teniente de navío, se trajo a la vista el expediente seguido con motivo de las solicitudes del oficial mayor de la Comisaría de Guerra encargado de la cuenta y razón de Marina, y guardalmacén del Callao también comisionado en [el ramo] de Marina, en cuyo expediente se halla [el] decreto del excelentísimo [señor] virrey frey don Francisco Gil, su fecha diez y seis de julio de mil setecientos noventa y cuatro, cuyo [tenor] es como sigue. Devuélvase esta resulta al señor Com[isario] /f. 2v/ de Marina para que dé por [roto es]pecificque y gratificaciones a que de [roto]res don Juan Ballera y don José Leandro [de la Cendeja], expresando al mismo tiempo el día desde que [roto] dejársele. Y habiéndose vuelto a leer las citadas [represen]taciones y las sólidas razones en que se fundan, fueron [de] unánime dictamen y acordaron que a continuación [del] expediente se extendiera para su giro correspondiente contestación que sigue. Excelentísimo señor. La Junta de M[ari]na, en cumplimiento al anterior decreto de Vuestra Excelencia del corriente, ha acordado informar a Vuestra Excelencia le parece [roto] dar moderadamente recompensados los costos y tar[ifas] de los promotores de este [expedi]ente, asignándose a don Juan Ballera por su parte [roto co]n cargo de la cuenta y [ra]zón de Marina la cantidad de treinta pesos mensuales, y a don José Leandro de la Cendeja, por consideración a los dependientes que le es preciso sostener para el manejo de los almacenes, la cantidad de treinta y cinco pesos mensuales, [teniendo] entendido que tanto al uno como al otro se le ha de ministrar este aumento por vía de gratificación extraordinaria, y que en el caso de cesar los motivos que ahora con[curren de]berá también suspenderse el señalado goce [roto] de extenderse a más tiempo que aquel en que el pri[mero de] los referidos sujetos tenga este encargo por el destino [de los] bajeles en estos mares, pero cuando por algún m[otivo] deje de hacerlos, o bien porque llegue a establecerse [por el] ministerio propietario de marina en cuyos casos e[sta]rá a lo señalado en la

7 Joaquín de Molina y Zuloeta (Santa María 1762 - Madrid 1821). Ingresó a la Real Armada en 1767, llegó al Pacífico por primera vez en 1784, en el navío *El Peruano*. Permaneció estacionado en el Callao de 1794 a 1796 al mando de la fragata *Santa Rosalía*. Ascendió a brigadier en 1802 y en octubre siguiente fue nombrado comandante del Apostadero del Callao, cargo que sólo pudo asumir en setiembre de 1809 siendo ya jefe de escuadra. En mayo de 1810 fue nombrado presidente de la Audiencia de Quito, y a su arribó a Guayaquil se enteró del levantamiento de los quiteños y se dirigió a Cuenca, desde donde gobernó hasta 1812. Pasó luego a Lima, donde permaneció hasta su retorno a España a principios de 1817. Ascendido a general, fue nombrado ministro del Almirantazgo.

ordenanza como que entonces /f. 3/ [roto] los individuos que prefijalo [roto], siendo de igual naturaleza la concesión que se haga al segundo, y haciéndose el abono tanto a uno como a otro desde principio del mes corriente, en cuyos términos contempla la Junta de Marina debe informar a Vuestra Excelencia para que decida según fuere de su agrado. Lo que verificado y firmado se concluya [roto: por?] la junta. Geraldino [rubricado]. Molina [rubricado]. Tagle [rubricado].

VI. A bordo de la fragata *Liebre*, en el puerto del Callao y [roto] de septiembre de 1794, hallándose convocados en Junta de Mar[ina] los señores don Tomás Geraldino y don Joaquín de Molina, [ca]pitanes de navío, don José de Tagle, comisario de Guerra, y don José de Navas, teniente de navío, se trajo a la vista [u]na instancia de don Francisco Montes, asentista de medici[na] para los buques de Su Majestad; y examinando las ventajas que expone de 3½ por ciento de beneficio a la Real Hacienda los géneros que suministre sobre el 16½ por ciento que [te]nía rebajado en la anterior contrata que ha terminado en 25 del próximo agosto; acordó la junta que el dicho don Francisco Montes es acreedor a que se le conceda la pro[vi]sión y surtimiento de medicinas que pretende, bajo la condi-/f. 3v y f. 4 [En blanco], f. 4v/ [-ción] de un 20 por ciento [3½ por ci]ento menos que la última contrata [25 de agosto de] 1791, y concluida en igual día de este año p[resente...] solicitud de que se le conceda por nueve años no pa[roto] no se extienda a más tiempo que el de cinco años; y [en con]secuencia de todo lo expuesto, dispusieron dichos señores [se sa]case copia de este acuerdo y, con los documentos presentados, el expediente se dirigiere al excelentísimo señor frey don Francisco G[il de] Lemus, para que enterado su Excelencia de este asiento y sirviéndose a[pro]barlo, se proceda a extender la contrata según práctica de estilo; con lo que concluida la junta, la firmaron. Geraldino [rubricado]. Molina [rubricado]. Tagle [rubricado]. Navas [rubricado].

VII. En la ciudad de los Reyes, a 27 de enero de 1795, habiéndose celebrado junta de ordenanza en casa del señor comandante de Marina, don Joaquín de Molina, para tratar en ella de las gratificaciones que debían considerarse al ayudante de la comandancia de los bajeles de este apostadero, el alférez de navío don Isidro Cortázar,⁸ a quien con fecha de 1º de citado mes se confirió este encargo arreglado al artículo 67, título mayores generales de escuadra, y al escribiente que por el 69 del propio título le corresponde; fue acordado por los señores vocales concurrentes a ella, don Pedro Cabrera,⁹ comandante de la fragata *Astrea*,¹⁰ don José de Tagle, comisario de Guerra y

8 Isidro Cortazar y Abarca (Oñate - Lima 1832). En 1808, siendo ya teniente de navío y segundo comandante de la *Magallanes*, nave adscrita a Acapulco, pasó a Lima al heredar el título de Conde de San Isidro. Ascendió a capitán de fragata y fue director de la Compañía de Filipinas, en Lima. Obtuvo carta de naturaleza en 1823.

9 Pedro Cabrera y Yuste. En 1795 era capitán de navío y comandante de la fragata *Astrea*, destacada en el Callao, realizando viajes a Chile y patrullando las aguas del sur en busca de balleneros británicos. Retornó a España en diciembre de 1796. Murió en 1812 luchando contra los independentistas venezolanos.

10 Construida en Cartagena en 1756, montaba 12 cañones de 12 y 8 de 6 libras. Sirvió en el Apostadero del Callao de 1794 a 1796; y posteriormente de 1805 a 1809. Dada de baja en Cádiz en 1813.

de Marina, y don José de Navas, teniente de navío de la guarnición de *Santa Rosalía*,¹¹ que el referido ayudante debía gozar la gratificación de [en blanco] pesos que por el artículo [en blanco] del real reglamento de sueldos y gratificaciones le pertenece; y que en conformidad a lo que previene el citado artículo 69 de las reales ordenanzas navales, debía ser también abonada a su escribiente de plaza efectiva de lista y revista, la gratificación en dinero de una ración entera de armada; y en virtud de unánime sentir, resolvieron dichos señores /f. 5/ [por el] presente acuerdo y pasada [roto] del Excelentísimo señor virrey se procediese con sus superior aprobación al cumplimiento de lo acordado por la pre[sente] junta.

Molina [rubricado]. Cabrera [rubricado]. Tagle [rubricado].

VIII. En la ciudad de Lima, a 1º de marzo de 1795, el señor don Joaquín de Molina, comandante de Marina, convocó a junta de ordenanza a los señores don Pedro Cabrera, capitán de fragata y comandante de la *Astrea*, don José de Tagle, comisario de Ma[rina], don José de Nava, teniente de navío, y al de igual clase, don José Pascual Vivero,¹² [coman]dante del bergantín *Peruano*;¹³ y habiéndose reunido todos a las nueve de la mañana en la casa de re[siden]cia de dicho señor, hizo presente una carta o memorial que acababa de serle remitida, por la cual el artillero ordinario de [la] fragata *Santa Rosalía*, Juan Ramírez, que con la correspondiente licen[cia] había estado entendiendo en la fábrica de pan para el gas[to] de los bajeles del rey, hacía presente muchas nulidades [y] malas prácticas había reconocido en el que se suminis[tra]ba; las cuales no solo eran contrarias a las estipulacion[es] de contrata, sino perjudiciales y nocivas de necesidad a la [sa]lud de los equipajes, sobre todo lo que daba las razones correspondientes, detallando con particularidad los granos y semillas de que /f. 5v/ [sa]caban las harinas y la forma y cantidad [con que] se mezclaban, resultando de aquí lo insuministra[ble] sobre que recurrían; y habiendo dichos señores presidente [y vocales] reconocido la

11 Construida en Guarnizo en 1767, en 1794 montaba 25 cañones de 12 y 8 de 6 libras. Sirvió en el Apostadero entre 1770 y 1772, participando en la expedición a Rapa Nui; y posteriormente de 1794 a 1795.

12 José Pasqual de Vivero y Salaverría (Sevilla 1762 – Lima 1834). Ingresó a la Real Armada en 1778, sirviendo en el navío *América* y en otras naves más. Asistió a diversas campañas y combatió en Ceuta y en Tánger, y al mando del bergantín *Peruano* participó en la evacuación de Tolón (diciembre 1793). Con dicha nave arribó al Perú en febrero de 1795, permaneciendo al mando de la misma hasta 1801. Sirvió después en diversos cargos en el Apostadero del Callao, llegando a ser su jefe en varias ocasiones. Sirvió también en el Alto Perú y como gobernador en Guayaquil, siendo ya brigadier, donde fue tomado prisionero al momento de levantarse dicha plaza a favor de la libertad (1820). Con casi un cuarto de siglo viviendo esencialmente en el Perú, Vivero estableció familia en Lima y se arraigó en el país, siendo así que, cuando llegó el momento de decidir entre retornar a España o quedarse en su nueva patria, escogió permanecer entre nosotros. En 1823 ingresó al servicio naval peruano como capitán de navío y comandante general de Marina, cargo que ejerció hasta su muerte, alcanzando el grado de vicealmirante en 1833.

13 Llamado también *San Francisco*, construido en El Ferrol en 1793, montaba 16 añones de 6 libras. Sirvió en el Apostadero de 1795 hasta su baja en 1816, habiendo sido convertido en corbeta en 1806 (Jorge Ortiz Sotelo y Lorena Toledo Valdez, “Los bergantines *Peruano* y *Limeño*”, *Revista de Historia Naval* (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, primer trimestre 2002), año XX, n° 76, pp. 75-86).

gravedad de este aviso y lo que arguye a fa[vor de] su verosimilitud y crédito, la continuación de quejas [que] se han dado a los señores comandantes de marina, unas veces sobre los pesos del pan y otras sobre sus calidades; fue de unánime sentir que supuesto se citaban en la repre[sentación] varios sujetos de quienes podía tomarse información competente para justificación de lo expuesto, se procedió a ello inmediatamente, co[m]isionando un oficial que en términos de ordenanza [con la] mayor escrupulosidad y con el sigilo que fuese practicable, averiguase y substanciase sumariamente la producida queja; siendo nombrado a el efecto el alférez de navío don Gaspar Orué,¹⁴ librada que le fue por el señor comandante de Marina la correspondiente orden, y que evacuado este particular se siguiera a hacer especial reconocimiento por peritos oportunos de la galleta fabricada que se guarda en las oficinas del asentista con el destino expuesto. Molina [rubricado]. Tagle [rubricado]. Navas [rubricado]. Vivero [rubricado]. Cabrera [rubricado].

f. 6. [En 1]a ciudad de Lima, a 7 de marzo de 1795, siendo c[ita]dos y habiendo concurrido a junta de ordenanza en la casa de morada del señor don Joaquín de Molina, comandante de Mar[ina], los señores don Pedro Cabrera, comandante de la fragata *Astrea*, don José de Tagle, comisario de Marina, don José de Nava, teniente de navío, y el de igual clase, don José de Vivero, comandante del bergantín *Peruano* (que no concurrió); fueron leídas las informaciones recibidas de orden de dicho señor comandante, según lo deliberado en el presente acuerdo para justificar de lo delatado por Juan Ramírez, artillero ordinario de la fragata *Santa Rosalía*, en orden a la mala calidad del pan que se tenía e [roto] repuesto para consumo de las embarcaciones del rey; y hechas las [roto]flexas y disenciones que se juzgaron oportunas sobre sus contenidos, se procedió asimismo a examinar un p[edi]mento presentado a la junta por el asentista don Joa[quín] de Oyague, el cual fue decretado a justificación en ella de lo que articulaba e incorporación a el expediente que prosigue, remitiendo la actuación de todo a la inmediata junta, respecto no haber parecido el escribano [a] la contrata última de pan que se había pedido, por comparar a sus condiciones las citas que se producen y fundar la resolución de los señores presidente y vocales con presencia /f. 6v/ y conocimiento de todos sus reque[rimientos].

Joaquín de Molina [rubricado]. Cabrera [rubricado]. Tagle [rubricado]. Navas [rubricado]. Vivero [rubricado].

X. En la ciudad de los Reyes, a nueve de marzo de mil sete[cien]tos noventa y cinco,

14 Gaspar Segundo Orué y Mirones (Lima hacia 1770 -). Admitido a la Compañía de Cartagena el 28 de junio de 1785, pasó luego a la de Cádiz. Vino al Perú a principios de 1790 en la fragata *Liebre*, habiendo pedido licencia para ver a sus padres. Se le incorporó a la escuadra de Ignacio María de Álava, pasando a bordo del *Montañés* a Filipinas. Tras servir en aguas europeas retornó al Apostadero del Callao en noviembre de 1804 en la fragata *Astrea*. En setiembre de 1807 se le dio el mando de la cañonera N° 1 del Callao. En 1809 se le concedió licencia para reponerse de la disentería, pasando a curarse a los valles de Lima y Pisco, en la Hacienda Chongos. En 1812 se le concedió el retiro, siendo teniente de navío desde diciembre de 1804.

el señor don Joaquín de Molina, capitán de navío de la Real Armada, comandante de la fragata *Santa Rosalía* y [de la] Marina de la Mar del Sur, convocó a junta con arreglo a [orde]nanza, a los señores don Pedro Cabrera, capitán de fragata de la misma Real Armada y comandante de la *Astrea*, a don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y Marina, a don José Navas, teniente de navío, y al de igual clase, don José Pascual de Vivero, comandante del bergantín *Peruano*; y habiéndose reunido todos a las diez de la mañana en la casa de residencia de dicho señor comandante, se examinaron de nuevo las declaraciones de los individuos que cita Juan Ramírez, artillero ordinario de la fragata *Santa Rosalía*, delatante de la mala calidad del pan. Se leyó el pedimento del asentista don Joaquín de Oyague; se examinó la contrata última de este asentista, viendo sus condiciones si eran correspondientes a las citas que hacía de ellas el dicho Oyague; y en vista de todo determinaron los dichos señores de la junta que se agregase el pedimento del expresado asentista al cuerpo del expediente que se forma. Que para concluir este acuerdo con la debida seguridad, se pasase al día siguiente con peritos a los hornos donde custodiaba el repuesto de galleta que debía tener hecho para los buques de guerra; y que a presencia de los mismos señores de la junta la reconociesen y diesen su parecer para proceder con toda seguridad en sus dictámenes; que no se diese por concluido este acuerdo hasta haber verificado el dicho reconocimiento, el de harinas y trigo.

f. 7. [A diez] de marzo, en cumplimiento de lo acor[dado en e]l anterior, concurrieron todos los dichos señores de la junta [a] las diez de la mañana en casa del señor comandante de Marina, contigua al hospital del Espíritu Santo, y seguidamente a la panadería de la Acequia Alta, por ser en los dos parajes en que ten[ían] la galleta. Y habiéndose hecho a presencia de los dichos señores de la junta el reconocimiento en las dos casas por tres peritos imparciales, todos profesores e individuos de las tripulaciones del rey, se restituyeron a la casa del señor comandante haciendo traer una porción de la galleta de cada depósito, granzas y harina de ellas, de lo que saca la galleta terciada, y de la harina que se hace la de dieta; y habiendo hecho el reconocimiento de estas especies por los tres peritos mismos en la misma junta y casa del señor comandante, declararon no debían aplicarse las granzas que destina para la galleta terciada el asentista, por estar llena de ballico, lo que es perjudicial por lo nocivo para la salud por el mal olor que siempre tiene [el] pan hecho de esta harina, y la poca duración para repuestos de mar; que la galleta que existe en la panadería inmediata al hospital del Espíritu Santo no es de recibo [y] la de la Acequia Alta puede suministrarse en el t[ér]mino de dos meses, que es el que le consideran de durac[ión]. Todo esto verificado, se examinaron dos asuntos: 1º la delación, que se halló justificada por las deposiciones de los testigos que aparecen en la sumaria, y p[or] el reconocimiento del pan, del trigo y harinas; el segundo, la representación del asentista Oyague, con todas condiciones, y por las referidas declaraciones y re[cono]cimientos, se dio por destituida de razón y verdad, en cuanto a la buena calidad de los panes construidos que asegura, así como inexacta en las condiciones de contrata a que se refiere, no autorizando de ningún modo sus des[em]

peños anteriores en la propia obligación del abasto de galleta, las noticias comunicadas por los oficiales que /f. 7v/ navegaron en la [roto]miento de este asunto, fueron m [roto] tan originales en el expediente, aunque [roto] y de lo que expuso el vocal don Pedro Cabrera de [haber] reconocido insuministrable en Montevideo el que sacó del Callao la fragata *Santa Gertrudis*,¹⁵ en grado q[ue la] mazamorra de él no tuvo aplicación ni aun para animales. En vista de todo fueron de unánime [sen]tir todos los señores vocales, ponderadas y bien exam[ina]das las razones que se manifiestan: que la galleta que existe en la panadería contigua al hospital del Espíritu Santo quedase desechada; que la que se guarda en la de la Acequia Alta se admita si se proporciona [su] consumo que no pase del término de los dos meses, por ser el que le consideraran de aguante o duración, tomadas previamente las providencias que se juzguen necesarias para impedir haya nuevo fraude en esta galleta; que se tome el parecer de los peritos que hicieron el reconocimiento, por declaraciones bajo juramento, y se agreguen a la sumaria para más comprobación del hecho; y que por cuanto el referido asentista ha faltado clásicamente a las estipulaciones de contrata, según se deduce de las justificaciones verificadas, ha reincidido en los defectos que anteriormente le hicieron juzgar poco adecuado a las formalidades de su asiento, y principalmente, ha fabricado con especies perjudiciales a la salud de los equipajes el primer efecto de sus mantenimientos, debía ser privado de su actual contrata no solo ahora sino para que en ningún tiempo pueda ser admitido a otra de nuevo, pasándose de todo lo actuado y deliberado /f. 8/ [al Excelentísimo] señor virrey para su aprobación o que [lo pronu]ncie como estime conveniente. Joaquín de Molina [rubricado]. Cabrera [rubricado]. Tagle [rubricado]. Navas [rubricado]. Vivero [rubricado].

XI. En la ciudad de los Reyes, a diez y siete de abril de mil setecientos noventa y cinco, el señor don Joaquín de Molina, capitán de navío de la Real Armada, comandante de la fragata de Su Majestad *Santa Rosalía* y de Marina de la Mar del Sur, convocó a junta con arreglo a ordenanza, a los señores don Pedro Cabrera, capitán de fragata de la misma Real Armada y comandante de la *Astrea*, a don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y Marina, a don José de Navas, teniente de navío, y al de igual clase, don José de Llanos;¹⁶ y habiéndose reunido todos a las do[ce] y media de la mañana en la casa de residencia de dicho señor comandante, fue leído el oficio del señor virrey de fecha del día anterior, por el que se decretaba continuase el asentista Oyague en el asiento de pan por las razones que en el mismo oficio se manifiestan; sobre lo que fue acordado que llevándose puntualmente a efecto lo ordenado por el señor virrey para que a las juntas de marina y a [los] comandantes de ella se conserven sin detrimento las rega[lí]as y facultades que Su Majestad les concede, se haga presente al dicho señor virrey lo

¹⁵ Construida en Guarnizo en 1768, sirvió en el Pacífico de 1791 a 1794. Fue capturada por los británicos en 1804.

¹⁶ José de Llano y Garay (San Pedro de Abanto 1758 -). Llega al Callao en la fragata *Astrea*. En 1807 figura como capitán de puerto en Concepción, Chile, habiendo sido nombrado como tal el 11 de junio de 1803.

que en muchos artículos de las ordenanzas generales y de arsenales se ha declarado sobre este punto, y o que con más particularidad se determina por el artículo 729, página 399 de la última, acordándose igualmente se representase a Su Excelencia era del honor del Cuerpo de la Armada y de sus juntas que las providencias que había tomado con los panaderos /f. 8v/ particulares para [roto] de galleta con que debe ser provisto su [roto] arribo el navío *San Yldefonso*¹⁷ no sufra [roto] alguna, porque de ello fuera [de lo] que padecen [roto] decoro de la Comandancia de Marina, [suf]riría no menor perjuicio a los intereses de [su ser]vicio.

Molina [rubricado]. Cabrera [rubricado]. Tagle [rubricado]. Navas [rubricado].

XII. En la ciudad de los Reyes del Perú, a veinte y nueve [de] abril de mil setecientos noventa y cinco, el señor don Joaquín de Molina, capitán de navío de la Real Armada, comandante de la fragata de Su Majestad *Santa Rosalía* y de Marina de la Mar del Sur, convocó a junta con arreglo a ordenanza, a los señores don Pedro Cabrera, capitán de fragata de la misma Real Armada y comandante de la *Astrea*, a don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y Marina, a don José de Navas, teniente de navío, y a el de igual clase, don José Pascual Vivero, comandante de bergantín *Peruano*; y habiéndose reunido todos a las once de la mañana en la casa de residencia de dicho señor comandante y visto el memorial presentado al mismo señor por los carpinteros de las fragatas de guerra que se hallan en este apostadero, en el que proponen hacer por sí el desbarato de la goleta de Su Majestad que servía a las rentas que está mandada desguazar para aprovechar sus maderas y herrajes por sólo el abono de cuatrocientos cincuenta pesos, facilitándoseles las herramientas necesarias de los reales almacenes; viendo /f. 9/ [roto] la equidad de su propuesta y que se le seguía a la Real Hacienda el ahorro de ciento setenta y cinco pesos, según el presupuesto hecho por el ingeniero para el efecto, fueron de unánime sentir se les concediese el desbarato por la dicha cantidad de cuatrocientos y cincuenta pesos y que se les auxiliase por el almacén de Marina del Callao con las herramientas que les sean precisas, pasándose copia de este acuerdo al señor Comisario para que pueda proceder al pago y demás que sea conducente a la verificación.

Molina [rubricado]. Tagle [rubricado]. Vivero [rubricado]. José de Navas [rubricado].

XIII. En la ciudad de los Reyes del Perú, a once de mayo de mil setecientos noventa y cinco, el señor don Joaquín de Molina, capitán de navío de la Real Armada, comandante de la fragata de Su Majestad *Santa Rosalía* y de Marina de la Mar del Sur, convocó a junta con arreglo a ordenanza a los señores don Pedro Cabrera, capitán de fragata de la misma Real Armada y comandante de la *Astrea*, a don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y Marina, a José de Navas, teniente de navío, y al de igual clase, don José Pascual Vivero, comandante del bergantín *Peruano*; y habiéndose reunido todos a las once de la mañana en la casa de residencia de dicho señor comandante y hecho presente el mismo señor la solicitud de los toneleros de los buques de guerra por los

17 No llegó a venir al Pacífico.

abonos del trabajo que verifican en /f. 9v/ vasijería de sus mismos buques [roto] señores se les haga el de medio jornal siempre [roto] trabajarlo; de jornal entero venciéndolo en [roto] día o laborablemente lo que trabajen en la composición [roto]panos de su oficio como lo previene expresiva[mente el] capítulo 108, tratado 6, título 2 de las ordenanzas generales [de la] Armada. Pero ofreciéndose el reparo de los [roto] reales en que debía hacerse este pago, previnién[dolo el] capítulo 113 del mismo tratado y título que debe ver el h [roto] del jornal o medio con arreglo al que deberían [per]cibir en la capital del departamento, no advir[tiendo] la especie de moneda; después de conferenciados y reconocidos todos los capítulos que tratan sobre esta ma[te]ria, fueron de unánime sentir todos los señores [al margen: excepto el vocal don José de Tagle, que opina debe ser considerada a vellón la especie de los reales que se ventila] que para la con[si]deración del número de reales, se debiese atener al jorn[al] que gozarían en el departamento como lo previene dicho capítulo, pero pagándoseles igual número de los reales de plata corrientes de este país; y que esta misma compensación se entienda para el abono de reales de plata por vellón, a todos los demás individuos de plaza que trabaje y disfruten ración y sueldo.

2. En el mismo acto de la junta, hizo también presente el señor Comisario, como uno de los vocales, que por práctica se habían estado entregando a los individuos que gozan la ración en plata desde la llegada de la fragata de Su Majestad *La Liebre* al apostadero del Callao, dos reales de plata corrientes, por equivalente de la que debían percibir en especies; y que habiendo tenido desde aquel tiempo unas bajas considerables las contratas celebradas para el surtimiento de víveres de los buques de guerra, se estaba perjudicando a la Real Hacienda con este abono en diez y siete marcos de la misma especie, pues hecho el cálculo con arreglo a las cantidades de que se compone una ración de armada y a los precios de [roto] /f. 10/ [roto] erata asciende solo a cincuenta y un marcos de plata su valor; y previniendo el capítulo 130, tratado 6, título 4 de las citadas ordenanzas, que en caso de dárseles en plata deba de ser por el costo que tenga a la Real Hacienda, lo hacía manifiesto para que se acordase su rebaja. A lo que accedieron todos los señores de la junta, determinando se empezasen a abonar al respecto de los uno y medio reales desde primero del presente mes, continuándose así en el interin tenga valiación la corriente contrata, y que se pase copia de este acuerdo al señor Comisario para su cumplimiento y resguardo.

Tagle [rubricado]. Vivero [rubricado]. Navas [rubricado].

XIV. En la ciudad de los Reyes del Perú, a diez y nueve de mayo de mil setecientos noventa y cinco, el señor don Joaquín de Molina, capitán de navío de la Real Armada, comandante de la fragata de su Majestad *Santa Rosalía* y de Marina de la Mar del Sur, convocó a junta con arreglo a ordenanza, a los señores don Pedro Cabrera, capitán de fragata de la misma Real Armada y comandante de la *Astrea*, a don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y Marina, a don José de Navas, teniente de navío, y al de igual clase, don José Pascual Vivero, comandante del bergantín *Peruano*; y habiéndose reunido todos a las once de la mañana en la casa de residencia de dicho señor coman-

dante y visto el decreto del Excelentísimo señor virrey de fecha 9 del corriente mes, dado en contestación a la consulta hecha por el señor comandante a nombre de la junta, como presidente de ella, aprobando las providencias tomadas para el apresto de la /f. 10v/ galleta por varias panaderos y [otras] disposiciones que tenga a bien acordar con regla [roto] según ordenanza sobre el asentista de la galle[ta Joa]quín de Oyague, en vista de lo que y de estar [com]probado por el proceso seguido para la justificac[ión y] mal procedimiento de este asentista en las mez[clas] de harinas de mala calidad con que ha hecho el pan p[ara] el surtimiento de los buques de guerra y a ser unos puntos de su contrata que debería ser multado en cualquier falta que cometa; fueron de parecer y así lo determinaron los dichos señores, que para que conozca el dicho Oyague la su[bor]dinación que debe tener a la junta y respeto que debe guardársele, mirándolo con la mayor benignidad se le exhiba multa de cien pesos de plata fuerte, los que deberán descontársele en el primer pago que se le haga de los créditos que tenga por la Comisaría de Guerra y Marina, quedando esta cantidad a beneficio de la Real Hacienda; y que se le haga saber esta determinación de la junta para su inteligencia, por el escribano de Marina.

2. En el mismo acto hizo presente el dicho señor comandante haberse presentado comprador para el cepo de prisión de la goleta que servía a las rentas, y no teniendo aplicación, dispusieron los dichos señores vocales que, precediendo el correspondiente avalúo, se verifique su venta, aplicándose su importe a favor de la Real Hacienda.

3. También se acordó en la misma junta que respecto a finalizarse la contrata de don Joaquín de Oyague para el abasto de pan de las tripulaciones de los buques de Su Majestad en veinte y cinco del mes de junio próximo y a que debe con antelación celebrarse nueva contrata para que desde el siguiente día pueda empezar con la sumministración el nuevo asentista, se proceda a fijar los edictos llamando nuevos postores, según previenen las ordenan /f. 11/ [zas ...] y que de este acuerdo se pase copia a el señor Comisario para que en todas sus partes tenga el debido cumplimiento.

Molina [rubricado]. Tagle [rubricado]. Navas [rubricado]. Vivero [rubricado].

[XV]. En la ciudad de los Reyes del Perú, a quince días del mes de junio de mil setecientos noventa y cinco, el señor don Joaquín de Molina, capitán de navío de la Real Armada, comandante de la fragata de su Majestad *Santa Rosalía* y de la Marina de la Mar del Sur, convocó a junta con arreglo a ordenanza a los señores don Pedro Cabrera, capitán de fragata de la misma Real Armada y comandante de la *Astrea*, a don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y Marina, a don José de Navas, teniente de navío, y a el de igual clase, don José Pascual de Vivero, comandante del bergantín *Peruano*; y habiéndose reunido todos a las once de la mañana en la casa de residencia del dicho señor comandante y presentado varios postores para la contrata de las obras de herrería y cerrajería de los buques de Su Majestad que se hallan en el apostadero del Callao, habiéndose celebrado con las formalidades acostumbradas y de ordenanza, quedó rematado a favor de Francisco Durán, maestro de la misma profesión, señalando los precios más equitativos, como todo constará de las cláusulas de su contrata hecha

ante el escribano de Marina para el mismo efecto y seguridad de su cumplimiento. Molina [rubricado]. Tagle [rubricado]. Vivero [rubricado]. Navas [rubricado].

XVI. En la ciudad de los Reyes del Perú, a diez y ocho de junio de mil setecientos noventa y cinco, el señor don Joaquín de Molina, capitán de navío de la Real Armada, comandante de la fragata de su Majestad *Santa Rosalía* y de Marina de la Mar del Sud, convocó a junta con arreglo a ordenanza, a los señores don Pedro Cabrera, capitán de fragata de la misma Real Armada y comandante /f. 11v/ de la *Astrea*, a don José Man[uel de Tagle, comi]sario de Guerra y ministro de Marina, a [don José de Na]vas, teniente de navío, y a el de igual clase, d[on José] Pascual Vivero, comandante del bergantín *Peruano*; y habién[dose] reunido todos a las once de la mañana en la [casa] de residencia de dicho señor comandante y habiendo sido leí[da por] el secretario de la junta una representación q[ue] produjo a ella el comisario de provincia don Martín Barreda, pidiendo que según ordenanza le fuese asignada y satisfecha la gratificación de mesa y c[riado] que a su parecer le corresponde desde el día que el Excelentísimo señor virrey le concedió agregación al ministerio de la escuadra, procedió a examinarse la razón legal en que dicha solicitud se funda; y estando todos los señores vocales conformes en que el abono pedido era consiguiente a lo determinado por Su Majestad en el artículo [68], título 6, tratado 6 de la segunda parte de las ordenanzas navales, antes de decidir la junta sobre este referido particular, el vocal de ella don José de Tagle expuso que siendo él [asimismo] acreedor a varias gratificaciones, [primero que] resolverse si era o no de justicia le fuera otorgado el correspondiente abono que pedía a don Martín Barreda, debía decidirse sobre su demanda lo que se hallare más oportuno; y habiéndose dividido los pareceres en la discusión de este artículo, decidió últimamente [en unánime] acuerdo por pluralidad de votos del señor presidente y [los] señores vocales don Pedro Cabrera y don José de Navas, que al referido don Martín Barreda debían ser satisfechas las gratificaciones de mesa y criado desde el día que por providencia del Excelentísimo señor virrey tuvo agregación a la contaduría de Marina, arreglándose en esto a la constante práctica de las escuadras /f. 12/ [en] Europa y América y a [las ordenanzas de] Su Majestad en el artículo 68, título 6, tratado 6 de las orde[nanzas que se] ha citado. Y en cuanto a la incidente solicitud [de que h]abló el vocal de ella don José de Tagle Isásaga, la junta [dej]aba sus exclusiones para luego que fuese instruida en la com[pet]ente forma de la justicia y fundamentos de una solicitud [roto] no se apoyara en la actualidad de su demanda verbal con [do]cumento alguno y para luego que también fuese enterada de las condiciones del contrato en que [se] otorgó el empleo. Molina [rubricado]. Tagle [rubricado]. Vivero [rubricado]. Navas [rubricado].

Dictamen del vocal don José Vivero. Fallo la representación de don Martín Barreda en el oficio que cita, mezclada con la solicitud d[el] Ministro sobre iguales goces que éste los representa en la misma junta, y que está por este [inci]dente esta [en blanco] debe decidir sobre ambos punt[os], con conocimiento de los antecedentes con que uno y otro sirven sus destinos para proceder en mi dictamen con arreglo a ordenanza.

Dictamen del vocal don José de Tagle. Siendo el capítulo 68 de la ordenanza el que trata de las gratificaciones que debe hacerse a los individuos de m[i]nisterio de la escuadra, y constando en el mismo l[os] abonos que me corresponden como ministros de ella, soy de sentir que se verá en el mismo acto de las juntas acordar las que me corresponden /f.12v/ si se le consideran a dicho [roto] como se manifiesta en el oficio que [roto] en contestación al suyo los que present [roto] resolución. Tagle [rubricado].

XVII. En la ciudad de los Reyes del Perú, a veinte de julio de mil setecientos noventa y cinco, el señor don Joaquín de Molina, capitán de navío de la Real Arm[ada], comandante de la fragata de su Majestad *Santa Rosalía* y de Marina de [la] Mar del Sur, convocó a junta con arreglo a ordenanza a los señores don Pedro Cabrera, capitán de fragata [de] la misma Real Armada y comandante de la *Astrea*, a don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y M[a]rina, a don José a Navas, teniente de navío, y a el de igual clase, don José Pascual Vivero, comandante del bergantín *Peruano*; y habiéndose reunido todos a las once de la mañana en la casa de residencia de dicho señor comandante y habiéndose presentado varios postores para las obras de cabillaje, motonería, etcétera de los buques de Su Majestad que se hallan en el apostadero del Callao, habiéndose celebrado con las formalidades acostumbradas y de ordenanzas, quedó rematada a favor de Antonio Melo, maestro de la misma profesión, por ser el que presentó más ventajas a favor de la Real Hacienda, señalando los precios más equitativos, como todo constará en las cláusulas de su contrata, hecha ante el escribano de Marina para el /f. 13/ [debido] efecto y seguridad de su cumplimiento.

Molina [rubricado]. Cabrera [rubricado]. Tagle [rubricado]. Navas [rubricado]. Vivero [rubricado].

En la ciudad de los Reyes del Perú, a primero de octubre (léase agosto) de mil setecientos noventa y cinco, el señor don Joaquín de Molina, capitán de navío de la Real Armada, comandante de la fragata de su Majestad *Santa Rosalía* [y] de Marina de la Mar del Sur, convocó a junta con arreglo a ordenanza, a los señores don Pedro Calle,¹⁸ teniente de fragata de la misma Real Armada, a don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y de Marina, a don José de Navas, teniente de navío, y a el de igual clase, don José Pascual Vivero, comandante del bergantín *Peruano*; y habiéndose reunido todos a las once de la mañana en la casa de residencia de dicho señor comandante, se manifestó que por el guardalmacén del Callao estaba hecho presente días hacía que el alquitrán y brea de repuesto había faltado por el consumo de las embarcaciones del rey y que para las provisiones sucesivas de los mismos buques era forzoso arbitrar las compras de estos efectos de la parte que la misma junta hallara por conveniente; y satisfecha que en ninguna otra se encontrarán por el pronto con mayor equidad y de mejor especie que en los almacenes de don Juan Sobayre, existentes en el Callao,

¹⁸ Oficial de la *Santa Rosalía*.

acordó que en ellos mismos /f. 13v/ se tomarán la cantidad [de brea y alqui]trán de [en blanco] quintales pagan[do la prime]ra a razón de 9½ pesos y el seg[undo] a 12 pesos, procediendo a tomar estos [mis]mos efectos sucesivamente en otra c[ual]quiera parte si por respecto a los precios [o] a las calidades o a las condiciones de la res[roto] en orden a sus pesos o envases se re[co]nocía ventaja hacia el Real Erario.

Molina [rubricado]. Tagle [rubricado]. Navas [rubricado]. Pedro Calle [rubricado]. Vivero [rubricado].

XVIII. En la ciudad de los Reyes del Perú, a diez y siete de septiembre de mil setecientos noventa y cinco, el señor don Joaquín de Molina, capitán de navío de la Real Armada, comandante de la fragata de Su Majestad *Santa Rosalía* y de Marina de la Mar del Sur, convocó a junta con arreglo a ordenanza, a los señores don Pedro Calle, teniente de fragata de la misma Real Armada, a don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y Marina, a don José de Navas, teniente de navío, y a el de igual clase don José Pascual Vivero, comandante del bergantín *Peruano*; y habiéndose reunido todos a las once de la mañana /f. 14/ en la casa de residencia de dicho señor comandante se propuso en ella qué arbitrio debía tomarse sobre las diferencias que se advertían entre los pesos de alquitranes, no correspondiendo las cantidades que se entregaban a los oficiales de cargo en almacenes a la que pedían y era mandada dar por papeletas, proviniendo esto de ser mucho mayor la merma que recibía de las taras hechas a los alquitranes puestos en botijas que el que por lo común se les conceptúa, resultando de aquí que si el cargo se hace al oficial de él según la sobredicha tara vendrá a quedar en descubierto cuando se liquide la cuenta de los consumos de estos efectos, así como resultaría gravamen al guardalmacén si entregase por su justo peso los alquitranes que recibió con menores descuentos; y habiéndose examinado prolijamente que este particular dará de si haría todos respetos, resolvió de común acuerdo que llamándose peritos del comercio y procurándose de los capitanes de él las noticias de los que el mismo comercio practicara en semejantes casos, se siguiera puntualmente la ley que en él se advirtiese observada, siempre que por otra vía con los mismos sujetos vendedores en lo sucesivo no se hallase arbitrio de zanjar esta dificultad con toda la utilidad que debía solicitarse a beneficio de la Real Hacienda.

Molina [rubricado]. Tagle [rubricado]. Vivero [rubricado]. Navas [rubricado]. Pedro Calle [rubricado].

f. 14v. XX. En la ciudad de los Reyes del Perú, en 12 de [octubre], el señor don Joaquín de Molina, capitán de navío de la Real [Armada], comandante de la fragata *Santa Rosalía* y de Marina de la Mar [del] Sur, convocó a junta con arreglo a ordenanza a los señores don José de Navas, teniente de navío de la Real Armada, al [de] igual clase, don José Vivero, comandante del bergantín *Peruano*, al comisario de Marina, don José de Tagle Ysara [sic] y al teniente de fragata, don Pedro Calle; y habiéndose reunido [to]dos a las 11 de la mañana en casa de dicho señor comandante se expuso a [la] consideración del acuerdo y quedó resuelto [en] él lo siguiente.

1. Que los clavos y aros de fierro que representaba el tonelero necesitar para la composición de la vasijería, supuesto no haber de uno ni otro efecto en el almacén, se comprasen por el comercio don José de Tagle con las condiciones más ventajosas al servicio de Su Majestad, limitando las cantidades a la menor posible, por si de los recuentos de almacenes en la actual revista de inspección resultase haber algunos de estos efectos ignorados entre la confusión y muchedumbre.

2. Que todo el fierro, jarcia blanca, cera y otros enseres que se van reconociendo, abundan con exceso sin ser necesarios a los buques del rey y por el contrario sirven en los almacenes de notable embarazo, perdiendo ellos mismos de su justo precio por la inmensidad de tiempo que subsisten y de necesidad han de continuar almacenados, mediante la noticia ya comunicada del Excelentísimo señor virrey se proceda a la venta de ellos para quien los solicitare, debiendo sucesivamente fijarse carteles que hagan notoria al público la determinación de su venta, para que por junto o por menor se verifique con el mayor beneficio del erario.

f.15 [roto: 3. Que con] puntual observancia el que ningún pa[rticular] extraño a las propias dependencias de los almacenes pueda ser admitido en ellos sino en virtud de expresa orden del señor virrey, del Comandante de Marina o de la Junta.

4. Que a los oficiales de maestranza que se empleen en la construcción de la caja de plata de [la] *Santa Rosalía* se consideren que sus jornales en los propios términos que hizo con los que trabajaron en la caja de azogue de la *Astrea*, según lo que consta determinado por su Excelencia sobre este punto.

5. Que consultando a su Excelencia el trabajo extraordinario de la tropa y marinería que se halla empleada en los trabajos de revista de inspección, se solicite con arreglo a lo que determina el artículo 183, título 1, tratado 3, se les gratifique con doble ración ordinaria de armada, librada en dinero la sobredicha faena, en reconocimiento y recompensa de las fatigas y esmero con que se han portado en ella.

6. y último. Que atendida la necesidad que manifiesta en oficio dirigido para el efecto por el Comisario don Martín Barreda, se surtan los almacenes del Callao de dos pesos de cruz para el despacho de los correspondientes efectos.

Joaquín de Molina [rubricado]. José de Navas [rubricado]. Pedro Calle [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado].

f. 15v. XXI. En la ciudad de los Reyes [del Perú ...noviembre?] de mil setecientos noventa y cinco, [el señor don] Joaquín de Molina, capitán de navío de la [Real] Armada, comandante de la fragata *Santa Rosalía* y [de la Mar]ina de la Mar del Sur, convocó a junta con [arre]glo a ordenanza a los señores don José de Navas, teniente de navío de la Real Armada, al de igual clase don José Vivero, comandante de bergantín; a don Pedro Calle, teniente de fragata de la Real Armada; y habiéndose reunido todos a las diez y media de la mañana en casa de dicho señor comandante, expuso el mismo había llegado a su noticia que la máquina de torcer cables situada delante de la plaza del Callao con todos sus utensilios era perteneciente a Su Majestad; y que estando destinada para uso de los particulares se le había noticiado también que el producto que de éstos se sacaba

se invertía en beneficio y provecho del guardalmacén como gaje de su empleo desde tiempo inmemorial, sin que para semejante práctica se exhibiese documento o aprobación superior que la autorizase; en cuya virtud, siendo de parecer que desde el mismo instante a que debía quedar abolida tal costumbre, y establecido el que los productos de los particulares que laborasen sus cables, guindalezas, etcétera, debían ingresar en el real erario, acordaron todos los señores dichos que así se ejecutase en adelante, cuidando muy expresamente de la verificación de ello el ayudante de almacenes, a quien correspondería con el consentimiento del jefe propietario y con su aprobación permitir el uso de la referida máquina. /f. 16/ [roto] a propuesta del Comisario [de Ma]rina, vocal de la junta, don José de Tagle, si respecto a que los comandantes de marina de este apostadero gozan de gratificación para sufragar los gastos anexos a la comandancia debía hacerse o no abono de los correos; y se resolvió por unánime sentir de todos los señores, presidente y vocales, que en los gastos de correo sólo se debía hacer abono de los oficios de la corte que estuviesen marcados con el real sello, más que los restantes oficios y cartas debían ser satisfechas por los mismos señores comandantes a expensas [sic] de sus referidas gratificaciones.

Molina [rubricado]. Tagle [rubricado]. Vivero [rubricado].

Fin de los acuerdos de juntas presididas por el capitán de navío, comandante de la fragata *Rosalía*, don Joaquín Molina

f. 16v. XXII. En la ciudad de los Reyes del Perú, a quince días [del mes de] diciembre de mil setecientos noventa y cinco, el señor don [José] Pascual de Vivero, teniente de navío de la Real Armada, [comandante] del bergantín *Peruano* y actual de Marina en este pu[erto], convocó a junta con arreglo a ordenanza a los señores don José [Manuel] de Tagle Isásaga, comisario de Guerra de Ejército y Marina, y a [los] alféreces de navío don Pedro Cortázar, don Gaspar de Orué y don Ignacio de Roo;¹⁹ y habiéndose reunido dichos señores a las diez de la mañana en la casa de residencia de dicho señor comandante, propuso los puntos que se expresarán, igualmente que el acuerdo de la junta sobre ellos en la forma siguiente.

1. Se hizo presente un oficio del referido señor comisario al comandante con fecha once del corriente, insertando copia de otro de tres de agosto anterior y del Comisario de Provincia de Marina a sus órdenes, don Martín Barrera, en que le responde la pregunta consultiva que le hace y expone Barrera de resultas de haber sido contador principal de las escuadras y bajeles que recibieron en estos mares en los tiempos a que se refiere, que le consta y parece en la contaduría principal de Marina de Cádiz las dos reales órdenes, expedida una por el excelentísimo señor bailío Arriaga sobre el año de setenta y cinco, en que se concede la gratificación asignada para gastos de la Comandancia a el que la ejerce, y la otra de año de 77 por el excelentísimo señor Marqués de Castejón,

¹⁹ Ignacio de Roo y Smidts (1769 -). Llegó al Pacífico en la fragata *Liebre*, el 8 de junio de 1790. En setiembre de 1807 lo encontramos como ayudante del secretario de la comandancia gneral del departamento marítimo dle Callao.

que ratifica la gratificación de treinta pesos mensuales de la ordenanza de arsenales al contador destinado en los almacenes de marina del Callao y al oficial comisionado igualmente en ellos, pero con la prevención de que a uno y otro debía pesarle la de mesa, afirmando Barrera le consta el obediencia de esta orden que se practicó hasta el año de 86 que regresó al citado departamento la contaduría, comandante y todos sus documentos. Por segunda vez pide don José Tagle en su citado oficio con respecto a haberlo hecho antes al anterior comandante don Joaquín de Molina en el mes de octubre, según consta de su respuesta que /f. 17/ [roto] no haber visto cuando ha firmado los acuerdos de aquél se ha ido alguno sobre este puerto, vuelva a verse en la junta para tratar en ella lo correspondiente a que le den las gratificaciones de mesa del oficial de almacenes que se han dado hasta el mes de noviembre anterior y la del guardalmacén actual que se va [roto da]ría al consultor de noviembre últimamente nombrado y tiene detenida hasta [la] resolución que pide a favor de la Real Hacienda.

La junta halla incontestable la fuerza que tiene el dictamen afirmativo de don Martín Barrera como oficial de Real Hacienda, a quien también se recuerda al señor presidente que fue oficial de la citada escuadra, sin obstar la opinión de necesitarse el literal autoría la contesta de dicha orden 2ª y más cuando se ve sin igual requisito el justo abono de lo que manda la primera. Que tampoco obsta la opinión que se funde en que la nueva ordenanza general asigna la gratificación de mesa de todo oficial embarcado que sale del buque de comisión del servicio y más particular por ser de comisión no debe perder el oficial el goce que tenía y se halla recompensado con la de treinta pesos y no con la de mesa, porque ésta no se dio ni dará al oficial sino al comandante, aunque por ella tuviese el alivio de su mesa. Y que el no expresar la ordenanza general lo que la de arsenales en este punto, no es para poderse argüir con solidez se haga lo que se nota en ambas, porque con mayor fuerza podría decidirse el que no se diese de arsenales, por no expresarla la última, comprendiendo éste ser como el de los particulares de comisión para que asigna la otra. Y últimamente, que por todas las reflexiones que presenta el actual caso, pide la razón y natural producción de talento que lo juzgue, debe en él decidirse se dé la gratificación de mesa atendida dicha orden producida vista de la antigua ordenanza, que también concedía la gratificación de mesa, conociéndolo el excelentísimo señor Ministro que la expidió, y que los oficiales a quienes daba la una y por quienes quitaba la otra estaban embarcados y con proximidad a su comisión. Por tanto, han resuelto unánimemente los señores vocales, se dé el goce de la gratificación de mesa al oficial y contador, guardalmacén de los de Marina en el Callao, estándose en este punto a la /f. 17v/ antigua práctica en cumpli[miento, pagán]doseles los 30 pesos de su práctica, y que [roto] a Su Majestad como previene en tales casos la ordenanza. 2. Por 2º punto presentó el señor presidente un oficio de don Jo[sé] Lag[roto] del bergantín *Peruano*, destinado en el hospital provisional de Bellavista, en que con [fecha....] del corriente le da parte de no ser bastante la caja de medicinas [del] buque por su pequeñez para las atenciones del hospital, deduciéndose may[ormente] en las repeticiones con que se hace preciso conducir las a remplazar a [roto] y proponiendo se evitase este atraso, escasez y perjuicio que causaría la pronta salida del bergantín,

trayéndose al hospital una caja y frasquera de fragata que ha reconocido existente en los almacenes, y que compuesta, hecho el pequeño gasto, que siempre queda a favor de la Real Hacienda, proveerla de sus frascos y botes, se pusiese en aquel destino, en e[con]cepto de que quedando el repuesto de medicinas de dicha caja a cargo [del] cirujano de aquel destino, y costeando el rey como justamente ejecuta las medicinas consumidas, no produce esta innovación gravamen alguno, queda el beneficio expuesto y el de estar expeditos hospital y buques.

La junta halló conforme lo propuesto, de equidad y de beneficio al s[ervicio del rey], por lo que acordó se verificase con consulta para ello al excelentísimo señor virrey.

3. Por 3er punto hizo presente el señor presidente la solicitud del capitán del puerto de que se le carenase su bote conforme a la necesidad en que se haya de ella, según el reconocimiento del maestro mayor de marina. Como asimismo el bote que fue de la fragata *Liebre* y ha dejado a la *Rosalía*, presentándose los presupuestos hechos por dicho maestro de la obra que necesitan.

En vista de todo, resolvió la junta debía practicarse la carena del bote del capitán del puerto. Y que por lo respectivo a el que fue de la *Rosalía* y *Liebre*, por conocimiento en algunos de los señores vocales de dicho bote, su antigüedad y ya mal maderaje y fondos, como también en el que en la isla de Juan Fernández debe haber un bote procedente de la fragata *Bárbara*,²⁰ que habiendo salido de aquí nuevo, parece debe estar en mejor disposición a recibir cualquier beneficio, siendo de más utilidad que en aquella compostura, y que si ha de llegar aquí ahora innecesario el otro [se] consulte sobre él al excelentísimo señor virrey, advirtiéndole lo expuesto por /f.18/ su determinación y resultado de lo más favorable al servicio del rey.

4. Por cuarto punto expresó el señor comandante para determinar sobre la aclaración de algunos desertores de la tripulación de la fragata *Santa Rosalía* que se han presentado y presentan voluntariamente, que el artículo 132, título 4º, tratado 6º de las nuevas ordenanzas generales de la Armada, determinaba claramente que a lo sumo no debían perder los desertores sino tres meses de sus haberes. Y el 124 del tratado de policía prescribe castigos pecuniarios y corporales a los que faltan hasta 8 días al servicio, en los que deben darse por desertores, remitiéndose en este caso a título de penas que aún no ha salido. Resultando no estar al parecer bien declarado los haberes que han de perder los desertores con la cualidad tan diversa de la presentación voluntaria, y según más o menos tiempo y circunstancias de su falta, agregándose para la duda el que el orden anterior a esta ordenanza así como prescribía la diferente severidad [por] la pérdida de todos los haberes, excediendo la falta de un mes determinaba ninguna pérdida (excepto los intermedios señalados generalmente a todos los casos) cua[ndo] la presentación era voluntaria, no excediendo la falta de un mes.

En consecuencia de todo y atendidos los medios de asegurar hasta la resolución a la Real Hacienda, acordó unánimemente la junta se consultase según orden por la Direc-

²⁰ Construida en Guarnizo en 1768, la *Santa Bárbara* arribó al Pacífico en 1791, perdiéndose en Juan Fernández el 25 de abril de 1794.

ción General de la Armada, teniéndose hasta su respuesta a los dichos desertores que tengan mayores alcances con el de tres meses de fondo o detención, dándose los avisos correspondientes en estos oficios de Marina.

José Pascual de Vivero [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. Pedro de Cortázar [rubricado]. Gaspar de Orué [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo Smidts [rubricado].

En respuesta del excelentísimo señor Director General de la Armada, fecha 31 de diciembre de 1796, en n° 29 de su legajo de correspondencia, se ve determinado sobre el n° 4 de este acuerdo, la pérdida de 3 meses de los haberes vencidos de los desertores presentados o aprehendidos. Vivero [rubricado].

f. 18v [En blanco].

f. 19. En la ciudad de los Reyes del Perú, a seis de enero de mil setecientos noventa y seis, el señor don José Pascual de Vivero, teniente de navío en la Real Armada, comandante del bergantín *Peruano* y actual de Marina en este puerto, convocó a junta con arreglo a ordenanza a los señores don José Manuel de Tagle Isásaga, comisario de Guerra, de Ejército y Marina, y a los alféreces de navío don Pedro Cortázar, don Gaspar de Orué y don Ignacio de Roo; y habiéndose reunido dichos señores a las diez de la mañana en la casa de residencia de dicho señor comandante, propuso los puntos que se expresarán, igualmente que el acuerdo de junta sobre ellos en la forma siguiente.

1. Se hizo presente la necesidad manifiesta por el contador de navío don Francisco de Miangolarra,²¹ guardalmacén de Marina y contralor del Real Hospital de Bellavista, de reemplazarse el lienzo, aguardiente y utensilios de cirugías y medicinas del cargo del bergantín *Peruano* consumidos en dicho hospital; solicitando el señor Comisario el acuerdo de la junta para este y sucesivos casos y con presencia del decreto de 1° de octubre último del excelentísimo señor virrey que previene se satisfagan por la Real Hacienda las medicinas consumidas y que se consuman en dicho sitio.

La junta conoce la necesidad de dicho remplazo y gasto, entendiendo debe pagarse por el expresado superior decreto que aunque materialmente no dice utensilios sino medicinas, siendo aquellos de ésta, deben ser comprendidos en ella. Como igualmente el pequeño gasto de estañar el cobre del servicio de dicho hospital /f.19v/ y comprar una lamparilla para [roto] la de cobre y dos ollas pequeñas del servicio de [los] enfermos con el ahorro que ofrece a los de v [roto] de aquella dotación que se están usando, y r[ompen] con más facilidad.

2. Por segundo punto manifestó a la junta dicho señor comisario la necesidad en que estaban los a[lmacenes] del Callao de un repuesto de cien toneladas de albayaldes para las pinturas que ocurren y para el templa [roto] de este género en los buques, como igualmente de trescientas varas de lanilla, encarnada y amarilla para remplazar

²¹ Aún ejercía dichos cargos en 1809 y para 1820 figura como comisario sustituto de Marina.

actualmente las banderas de los buques y sus composiciones de uso ordinario. La junta, conociendo la necesidad de lo expuesto, acordó la compra de dichos efectos bajo los avisos y consulta correspondiente al excelentísimo señor virrey.

José Pascual de Vivero [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. Pedro de Cortázar [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo Smidts [rubricado]. Gaspar de Orué [rubricado].

f. 20. En la ciudad de los Reyes del Perú, a diez y siete días del mes de enero de mil setecientos noventa y seis, el señor don José Pascual de Vivero, teniente de navío de la Real Armada, comandante de ella y del bergantín [entre renglones: su dueño] el *Peruano* y actual de Marina en este puerto, con motivo de haber recibido una representación fecha en 14 del mismo del comisario de Guerra y Marina, don José Manuel de Tagle Isásaga, hecha a la Junta de Marina en solicitud de las gratificaciones y emolumentos pertenecientes a su empleo y que reclama.

Convocó dicho señor comandante para formar dicha junta con arreglo a ordenanzas al referido señor comisario, para que asistiese a ella en calidad de representante, y a los alféreces de navío, vocales de la misma, don Pedro Cortázar, don Gaspar de Orué y don Ignacio de Roo. Y habiéndose reunido dichos señores a las diez de la mañana en la casa de residencia del referido señor comandante, se manifestó por él la citada representación con la real cédula original y copias de las reales órdenes, decretos y demás que la acompañan, resultando ser dichos documentos lo que por ellos pide el referido comandante razones de la junta, precedido la correspondiente propalación y examen del todo y su acuerdo, expresos en la forma siguiente. /f. 20v/ El comisario de Guerra y [Marina... nombra]do en la propiedad de su empleo [roto] ministro principal de los bajeles del número que presenta y que con [cu]antas seguridades y terminantes declaraciones del rey lo confirman en dicho empleo co[mo] las prerrogativas de él, gratificaciones y emolu[mentos] a él anexos en aquél y todos tiempos; pide el abono de 18 del 1% en los caudales que distribuye por mayor, y el diez de dicho 1% en lo que distribuye por menor, según la real orden de 9 de septiembre de 755, cuya copia acompaña con el n° 2. La gratificación de cincuenta excepciones mensuales, la de mesa ordinaria y el abono de tres criados, que como a ministro de marina de los bajeles del sur le corresponden, y demuestra con copias de las reales órdenes que lo previenen y documentos de su práctico que presenta bajo del n° 3, 4, 5 y 6 /f. 21/ [roto] por ellos se manifiesta, así ejecutado en [el] mismo destino y expreso en el asiento con que desde la contaduría principal de Marina del Departamento de Cádiz vinieron señalados dichos goces al Comisario de Provincia de él, don Martín Barrera, por si se hacía cargo de dicho ministerio.

En la real orden porque gastó la mitad y aun se le pagó pasado mucho tiempo, por haberlo ejercido interina[mente] en los años desde 73 a 75. El acuerdo de la Junta de Marina de 18 de junio último y aprobación del excelentísimo señor virrey para el goce de gratificación de mesa y criado, que disfruta ser como subalterno de aquél a mis órdenes. Y el superior decreto de dicho señor excelentísimo de 13 de febrero próximo

antecedente en que se manifiesta el destino de Barrera a las órdenes de don José de Tagle, por ser de la propiedad de éste el ministerio, y cuyo documento a consecuencia de las anteriores lo comprueba y autoriza. Por tanto, la junta es de dictamen que conforme a dicha real cédula y demás documentos presentados, deben satisfacerse al representante don José Manuel de Tagle Isásaga las gratificaciones y emolumentos que solicita y según pide en su indicada representación y que son debidas al empleo y preeminencias que quiere /f. 21v/ Vuestra Merced se le mantengan y guarden [roto] señores reyes sus predecesores, y que [roto] se consulte este acuerdo al excelentísimo señor virrey su superior aprobación.

José Pascual de Vivero [rubricado]. Pedro de Cortázar [rubricado]. Gaspar de Orué [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo Smidts [rubricado].

f. 22. En la ciudad de los Reyes del Perú, en 30 de abril de 1796, el señor don Pedro Cabrera, capitán de fragata de la Real Armada, comandante de la fragata *Astrea* y actual de Marina en este puerto, convocó a junta con arreglo a ordenanza a los señores don José Manuel de Tagle Isásaga, comisario de Guerra, de Ejército y Marina, al teniente de navío don José Llano y al de fragata don Francisco Pareja; y habiéndose reunido dichos señores a las 11 de la mañana en la casa de residencia del citado comandante y en ella se propusieron los puntos siguientes.

1. La necesidad que ocurría de refaccionar el cuartito que servía para pasar revistas y hacer pagamentos a la gente en el puerto del Callao, por hallarse bastantemente deteriorado.

2. Por segundo punto hacer estopar y echar algunos rumbos al lanchón y su barquita, como igualmente el bote que dejó la fragata de Su Majestad la *Liebre*, con el objeto de que estas embarcaciones puedan ser útiles y desempeñar las precisas urgencias de la escuadra.

3. Ítem que respecto de haber representado el asentista de víveres de marina, don Antonio Coronel, que no podía entregar la barraca /f. 22v/ que le había sido destinada [roto] que acoplaba para provisión de la [marina?] de guerra y que para poderlo verificar [con]taba que se le diese otra en playa y [roto] para el efecto propuesto se resolvió [lo si]guiente. Conociendo la junta la necesidad de [lo] expuesto, acordó se pase a ejecutar la re[fac]ción del cuarto propuesto, la de las expresadas embarcaciones, y que se alquile en playa una barraca para el depósito de los víveres que vaya acopiando el citado asentista, respecto a que debe entregar la que ha servido hasta ahora para el efecto; pasando de esta determinación los avisos y consultas correspondientes al excelentísimo señor virrey. Pedro Cabrera [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José de Llano [rubricado]. Francisco Pareja [rubricado].

f. 23. [En el] puerto del Callao, el día 3 de mayo de 1796, la co[n]vocó a las órdenes del jefe de la misma clase don Ignacio María de Álava,²² y establecida la junta de depar-

²² Ignacio María de Álava y Sáenz de Navarrete (Vitoria 1750 - Chiclana 1817). Ingresó a la armada en

tamento [según] ordenanza nombró el comandante general presidente de aque[lla] por vocales, a los señores don Fernando María Valcárcel, don [Isi]doro García del Postigo,²³ don Ángel González, don Pedro Cabrera, [don] José Manuel de Tagle Isásaga como comisario de Guerra y minis[tro] de Marina, al teniente de navío don Juan Perler, como [su]binspector de la escuadra, al de la misma clase don Miguel Sie[rr]a como oficial de órdenes, y al teniente de fragata don [Ju]an Antonio Ybargoitia como oficial encargado del ramo de [in]genieros de la misma escuadra, siendo secretario de la Comandancia General de ésta, su junta, y de apostadero el teniente de fragata don Miguel Moreno. Sin embargo de la diferente relación que suelen tener los asuntos de escuadra con los de apostadero, se ponen en este libro los acuerdos de junta en la misma disposición que se determinan en las sesiones, con el fin de evitar equivocaciones.

Acuerdo celebrado en junta de escuadra y apostadero en el de el Callao de Lima, en sesión de 11 de mayo de 1796.

XXVI. 1. Ha resuelto la junta que aquellos renglones que no está obligado a proveer el asentista del hospital de Bellavista para su mejor servicio como sucede con el lienzo para curas, piezas de barro para el reparto de medici- /f. 23v/ nas y otros cortos utensilios pequeños [roto] incluyen las cucharas de madera que deben [usar los] marineros y oficiales mayores, se comprenden de cuenta de la Real Hacienda, nombrándose por el comisario de [Marina] persona inteligente y de su satisfacción, respecto [a que] ha de hacer el pago con la debida economía.

2.- Que el capellán interino que se halla en el mismo hospital para el servicio espiritual desde antes de la venida de la escuadra, se retire, pues por ésta están nombrados los necesarios, y hacerse por consiguiente inútil aquel gasto, debiendo nombrarse de la misma escuadra los cabos de [ve]la necesarios y enfermero mayor.

El subinspector hizo presente que el guardalmacén de la plaza del Callao, don José Cendeja, conserva en su poder una de las llaves del general, contra lo que previene la ordenanza de arsenales en el artículo 699 del título 30; y respecto a que le ha concluido la revista de inspección y esta circunstancia sirve de resguardo a Cendeja como si verificase la entrega haciéndola del inventario hecho con las formalidades de ordenanza, no obstante a estarse discutiendo un expediente sobre el particular; determinó la junta que el citado guardalmacén entregue la llave al subinspector que es en cuyo poder debe parar; y asimismo, que oficiando con el señor virrey de Lima, se pida la máquina de corchar jarcias como propia de la Marina por su naturaleza y usos, y no de la plaza del

1766 y tras servir en varios destinos fue ascendido a jefe de escuadra en 1794. Al año siguiente se le dio el mando de una escuadra formada por los navios *Europa* y *Montañés*, y las fragatas *Fama*, *Lucía* y *Pilar*, destinada a establecer el apostadero naval de Montevideo. Permaneció en el Callao cuatro meses en 1796. Retornó a España en 1803, completando la vuelta al mundo. Ya como teniente general tomó parte distinguida en la Batalla de Trafalgar (21/10/1805).

23 Isidro García del Postigo y del Poyo (Cartagena 1752 -). Tras varios años de servir en aguas europeas pasó a América, contrayendo matrimonio en Concepción, Chile, en agosto de 1782, con Manuela Bulnes. Padre de Carlos García del Postigo, marino al servicio de las repúblicas de Perú y Chile. Retornó al Pacífico en 1796 al mando del navío *Europa*, en tránsito a Manila.

Callao, a quien no puede servir sino por raro accidente /f. 24/ [roto] la tendrá pronta como resultante en [ser]vicio del rey y que el interés que pague la marina mercante cuando no necesitándola la real, tenga a bien la use, sea en beneficio de la Real Hacienda, cortando desde luego el abuso de que este importe lo embolse un particular.

4. El ingeniero de la escuadra manifestó que siendo excesivo el precio del carbón, costaba mucho al rey sólo este renglón en los diferentes empleos que debe tener la fragua; y aunque el comisario de Marina expuso lo que hasta el presente han practicado los buques de guerra fondeados en este apostadero empleando un herrero del país con quien hay contrata por cada pieza que trabaje, sin embargo, medita la junta que nunca podía ser aquella de tanta economía como lo que hiciesen los herreros que trae la escuadra, no costando nada el trabajo de manos pues que están a sueldo del rey; por tanto, resolvió que nombrada persona inteligente pasase a Lima, y con acuerdo del ministro de Marina tomase una partida de carbón al precio corriente en aquella ciudad, y transportada aquí se hicieren experimentos para deducir la mayor utilidad y providenciar su práctica.

5. Asimismo, con conocimiento de los efectos existentes en el almacén general del apostadero y los repuestos que conduce la escuadra, determinó la junta que el fierro, clavazón y otros renglones se tomen del almacén y reintegren de los que transportan los navíos, atendida la circunstancia de su mejor disposición para conservarse alma- /f. 24v/ cenados por más recién hechos; y que [el pago] de jornales a los individuos que trabajan en la [es]cuadra en lo preciso para su rehabilitación, se [efectúe] conforme a lo mandado en la ordenanza.

6. Impuesta finalmente la junta de hallarse en [punto] a empezarse a dañar el resto de bacalao que para su[minis]tración de ración a las tripulaciones de los buques condu[ce la] escuadra, e informada de que en la actualidad puede [desha]cerse de él con utilidad de la Real Hacienda, providenció que poniéndolo desde luego en tierra y averiguado extrajudicialmente el precio corriente a este género en el [roto] se rematase sacándolo a pública subasta.

A bordo del [na]vío *Europa*, en el puerto del Callao de Lima, 11 de mayo de 1796. Ignacio María de Álava, Fernando Valcárcel, Isidoro García del Postigo, Ángel González, Pedro Cabrera, José Manuel de Tagle Isásaga, Juan Perler, Miguel Sierra,²⁴ Juan Ybargoitia. Es copia del original remitido a la corte en 23 y 26 de mayo, que certifico. Miguel Moreno [rubricado].

La junta de escuadra y apostadero, en sesión de 18 del corriente, ha resuelto lo siguiente. XXVII. 1. Que en el día se fijen carteles para que en la próxima junta de 24 del presente se remate el resto de bacalao que para suministro de ración a las tripulaciones ha conducido la escuadra, y se halla ya depo- /f. 25/ [sitado en] un almacén en tierra.

2. Habiendo expuesto el subinspector de la escuadra no haber en el almacén general

²⁴ Miguel de Sierra Noestebe, ingresó al servicio naval en 1780. Sirvió en varias naves, estando en una de las que conformaban la escuadra de Álava. En 1803 estuvo en el Callao brevemente al mando de la fragata *San Rafael*, procedente de Manila. Fue uno de los últimos comandantes españoles del Apostadero Naval de Montevideo.

clavazón para levantar la vasijería abatida, dispuso la junta se comprase inmediatamente, nombrando para ello persona inteligente, y cuidando todos los encargados de este ramo de que haya en él la mayor economía.

Navío *Europa*, en el puerto del Callao, 18 de mayo de 1796. Ignacio María de Álava, Fernando Valcárcel. Isidoro García del Postigo. Ángel González. Pedro Cabrera. José Manuel de Tagle Isásaga. Juan Perler. Miguel Sierra. Juan Ybargotia.

Es copia de su original; así lo certifico. Navío *Europa*, en el puerto del Callao, 20 de mayo de 1796. Miguel Moreno [rubricado].

La junta de escuadra y apostadero, en sesión de 24 del corriente, ha resuelto lo que sigue. XXVIII. 1. Que respecto a la falta que hay de clavazón para levantar la tonelería abatida, y de quererse valer los vendedores de esta casualidad para exigir por ella un precio inmoderado, se fabrique por el herrero de la escuadra, quien, según informes del oficial ingeniero de la escuadra, hará quinientos clavos diariamente, y será un estímulo para que la poca clavazón que hay en venta se ponga al precio regular y corriente, sin cuyas calidades no se tomará.

f. 25v. 2. Hallándose casi desnuda la gente de leva que para servicio de los buques de la escuadra [roto] acordó la junta se oficiase con el ministro [roto] para la compra del lienzo tocuyo necesario [para] camisas y trescientos pares de calzones con los uti[les] saris para su hechura.

3. El subinspector de la escuadra hizo presente haberse [roto] do dos vigas del almacén del excluido, y la junta mandó se remediase inmediatamente.

4. Como asimismo que las [pie]zas del torcedor, cuyo volumen impide se almacenen, y [la] misma razón favorece el que se extraigan fraudulentamente, permanezcan en el paraje donde se hayan, y las portables se almacenen cuando no se necesitan [para su] uso. Que siempre que lo pida algún mercante para [roto] mos de su naturaleza, y se le conceda por no necesitar [roto] el rey, sea en virtud de instancia dirigida al comandante de Marina, o quien hiciere sus veces, quien resolverá lo que tuviere por conveniente con presencia de las circunstancias. Que el abono que hayan de hacer los mercantes por vía de alquiler, tanto para las composiciones del mismo torcedor como para otros gastos de la Marina Real, sea el que hasta ahora ha estado en práctica, este es de cuatro pesos diarios. Que estos intereses se depositen en caja con dos llaves, de las cuales mantendrá una en su poder el subinspector de la escuadra, y otra el guardalmacén; pero como no siempre habrá aquel primer empleo, debiendo cesar el día que la escuadra zarpe del puerto del Callao, pasará aquella a poder del ministro de Marina, don José de Tagle, o se hará cargo por sí de los intereses que a la sazón hubiese para invertirlos en lo que esta junta determinare.

f. 26. [5. Que el o]ficial encargado del ramo de ingenieros de la escuadra, don Juan Ybargotia, representó a la junta haber en su almacén una porción de maderas casi del todo inútiles para la especie de buques que hay en el puerto, y que debe haber según última real resolución, pues escasamente podrán aprovecharse algunas en los bergantines, y que este notable defecto nace del contratista, que según noticias, debe existir

en Guayaquil, de donde se envían las maderas; en cuya virtud determinó la misma que, pues en la Comandancia de Marina no existe papel ni documento ninguno que acredite este asiento, ni el ministro ha hecho más abonos que el importe de los fletes desde Guayaquil, se oficie con el señor virrey de este reino para que mande franquear al expediente que se haya formado sobre este asunto, o lo que su excelencia hubiese determinado durante su gobierno, en vista de las necesidades o presupuestos mandados hacer para la Marina Real en este apostadero.

6. Faltando en los almacenes muchas herramientas precisas a carpinteros y calafates, mandó la junta que siendo probable se encontrasen las de los primeros en los almacenes de artillería, se pidiesen con calidad de reintegro; y que las puramente indispensables de calafates se pusiesen por obra inmediatamente, como también las de albañilería; y que respecto a no haber acero ninguno, se tomase una arroba para los precisos usos de su aplicación.

7. Manifestó, por último, ignorarse el abono que debe hacerse a las maestranza, y que teniendo ya devengados muchos días, incluyendo el trabajo que hicieron en Chile, providenciase la junta el que se les diese el todo o parte del vencido; y en su vista resolvió que siendo tan excesivos /f. 26v/ los jornales que se pagan en este [apostadero en] reales de su moneda, y teniendo siempre p [roto] los menos gastos posibles sin detrimento de los mismos [roto] que el abono que se haya de hacer a éstos sea seg[ún pre]viene la ordenanza, pero contándose aquí por reales [de pla]ta los que en Europa son de vellón; que con este [presupues]to formará el ingeniero su relación de los individuos de [dife]rentes goces; y que a buena cuenta se les diese la mitad [de] lo vencido.

8. En consecuencia de lo resuelto por la junta en sesión [n de] 18 del corriente, se dio principio al remate del bacal[ao], y no habiendo postor que diese más de 14 pesos por el quintal, se suspendió para otra ocasión, pues en caso [de] no pagarlo como es justo, opinó la junta sería más c[on]veniente se consumiere en distribución de ración ordinaria. A bordo del navío *Europa*, en el puerto del Callao, 24 de mayo de 1796. Ignacio María de Álava. Fernando Valcárcel. Isidoro García del Postigo. Ángel González. Pedro Cabrera. José Manuel de Tagle Isásaga. Juan Perler. Miguel Sierra. Juan Ybargoitia. Es copia del original; de que certifico. Navío *Europa*, en el puerto del Callao, 1 de junio de 1796. Miguel Moreno [rubricado].

XXIX. 1. La junta de escuadra y apostadero, en sesión de ese día y con presencia del oficio dirigido a su presidente por el comandante del bergantín *Limeño*,²⁵ don Felipe Martínez /f. 27/ [acerca] del número de gratificaciones [por cuanto?] por cada una deban abonársele por el transporte [que] hizo del obispo de Concepción y presidente de Chile en distinta época de unos a otros puertos de su costa e isla de Juan Fernández; y asimismo desde qué fecha se han de entender los goces de sueldos y gratificaciones

25 Llamado también *San Gil*, construido en El Ferrol en 1793, montaba 16 añones de 6 libras. Sirvió en el Apostadero desde 1795 hasta su captura por el corsario británico *Chance* en 1801 (Jorge Ortiz Sotelo y Lorena Toledo Valdez, “Los bergantines *Peruano* y *Limeño*”, *Revista de Historia Naval* (Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, primer trimestre 2002), año XX, n° 76, pp. 75-86).

declarados por Su Majestad a los oficiales de su armada que se hallaban en estos mares antes de la venida de la escuadra; ha resuelto que el expresado comandante exhiba las órdenes que motivaron aquellos transportes, y en el concepto de ser suficientes, pasadas con las correspondientes certificaciones al comisario de Marina, haga éste el libramiento a favor del comandante del bergantín por el obispo, según el carácter que le considera la ordenanza general de jefe de escuadra subordinado, y el de su grado al presidente de Chile, por sólo los días que invirtieron en sus navegaciones ambos señores, y para que en lo sucesivo no haya tropiezos sobre este particular, mandó la junta se formase un reglamento que determine el número de días que hayan de abonarse en los transportes de unos puertos a otros en toda la extensión de costa comprendida entre Chiloé y Guayaquil, como se practica en Europa, el cual reglamento deberá ser visado y aprobado en junta.

2. Asimismo, dispuso que en consideración a que a la llegada de la escuadra a Talcahuano se hallaban tanto en el mismo puerto como en los de su proximidad la fragata *Astrea* y bergantines *Peruano* y *Limeño*, destinados a este apostadero, fuesen comprendidos en el goce de los sueldos y gratificaciones determinadas por el reglamento de 3 de noviembre de 1795, desde el día 5 de marzo de este año, en que debe disfrutarlos la oficialidad de la escuadra que fondeó la noche del 4 del mismo en aquel puerto; pues a más de incurrirse en la notable impropiedad de que unos mismos súbditos en iguales circunstancias tuviesen goces diferentes /f. 27v/ sería contra las intenciones [que Su Majestad ha de]terminado. Que a los oficiales que a la sazón [fueran des]tinados en Lima y lo interior del reino [roto] en empleos políticos o en los militares de Marina, [se] les incluya en este abono sino desde la fecha de la [lle]gada al Callao la real determinación.

3. Examinadas las cuentas remitidas por el gobernador intendente de Concepción, de los gastos hechos en Talcahuano para sacar el ancla que por haberle faltado el cable dejó allí el navío *Europa* al momento de dar la vela; fueron aprobadas, y en su vista mandó que por esta Contaduría de Marina se abonasen los ciento sesenta pesos de su importe a don José Urrutia y Manzano o a su apoderado, como poseedor de la fragata del comercio nombrada la *Begoña*,²⁶ cuya gente y auxilio que pudo proporcionar, fueron los empleados para la citada faena, y que esta determinación se le participe a dicho gobernador intendente para los fines convenientes y el de que se encargue de la extracción del ancla el primer buque de guerra que arribare a aquel puerto, con cuyo objeto se le remitirán las demoras por donde se deduce la situación de el ancla.

4. A representación del contador de navío don Francisco de Miangolarra, solicitando el abono de la gratificación de mesa por hallarse ejerciendo las funciones de guardalmacén de Marina en el Callao y contralor del hospital de Bellavista, a que son anexas las gratificaciones de 20 y 30 pesos, de los cuales sólo se le había concedido la segunda; y vistas por la junta las razones en que funda su solicitud Miangolarra, como también las de economía del erario, y que sin gravamen de 3° ni al mejor [roto] /f. 28/ [roto] para

²⁶ Nave mercante registrada en el Callao. En 1817 formó parte de la expedición del brigadier Osorio a Talcahuano Chile, saliendo del Callao el 11 de diciembre.

embarcarse ambas comisiones [roto] de una sola gratificación ha tenido a bien [roto] dar que negándose la solicitud de que se le haga el abono de la mesa desde que obtuvo los destinos indicados y que se le continúe en lo sucesivo, se le conceda únicamente el goce de ella desde la fecha de esta resolución, cesando al mismo tiempo la de los 30 pesos que ha estado disfrutando pesos con aquella se le considera suficientemente recompensado para su manutención y pago de amanuense.

5. Igualmente representa la junta de la instancia del carpintero mayor de la escuadra, don Juan del Río y Miranda, para que se le señale sueldo fijo por no haber asignación de tal empleo en este apostadero; e instruyó a de que por los méritos de este individuo se sirvió Su Majestad concederle una ayudantía de contraamaestre de construcción en uno de los arsenales de Europa, cuyo sueldo es de cuarenta escudos, determinó se le considerase aquel mismo goce con la diferencia de peso sencillo por escudo, como se practica con todas las personas no privilegiadas. Y finalmente, que de este asunto se consulte particularmente a Su Majestad para la más puntual observancia de su soberana resolución.

Lima, junio 28 de 1796. Ignacio María de Álava. Fernando Valcárcel. Isidoro García del Postigo. Ángel González. Pedro Cabrera. José Manuel de Tagle. Juan Perler. Miguel Sierra. Juan Ybargoytia. Es copia de su original; de que certifico. Lima, fecha ut supra. Miguel Moreno [rubricado].

f. 28v. XXX. En sesión de este día [ha resuelto la junta de Marina] y apostadero lo siguiente.

1. La jornada por el teniente de navío y [roto] de la subinspección, don Juan Perler de la [roto] colchones, 800 talcos, 1000 varas de lana tupida de [roto], ciento cincuenta varas de lanilla encarnada, otras tantas amarilla, 70 azul y una arroba de algodón torcido para luces que se ha de remplazar en la escuadra, y que asimismo no se encontraba la lanilla sino en muy corta cantidad, mandó se comprase la que hubiere y también los otros renglones, encargado la economía a los comisionados.

2. Propuesta por el Comisario de Marina la duda de los términos en que deba hacerse el abono de la gratificación que considera la ordenanza al oficial de [...] de la escuadra; dispuso que fuese según tiene mandado Su Majestad para todas las demás respecto a existir la misma causa que motivó aquella determinación, esto es bajo la regla de peso y medio fuerte por escudo.

3. Leído el oficio de el teniente de fragata don Francisco Clemente,²⁷ al que acompaña 4 recibos solicitando el abono de los 32 pesos de su importe por diferentes gastos que hizo en la isla de Juan Fernández en la curación de dos individuos de mar y compra de algunos útiles para su viaje cuando quedó mandando una lancha en que regresó a la costa de Chile de resultas del naufragio de la fragata *Bárbara*; y convencida de la legitimidad de este desembolso, decretó se le satisfaciesen por esta contaduría de Marina.

4. A representación de los profesores médicos cirujanos de 2^a clase de la Armada desti-

²⁷ Teniente de navío en el apostadero de Montevideo entre fines de 1805 y principios de 1806.

nados por disposición del comandante general en el hospital de Bellavista para que se les dé la ración que disfrutan a bordo para su subsistencia y que según lo prevenido por Su Majestad en el artículo 14 de /f. 29/ [las] ordenanzas del Real Colegio de Medicina de Cádiz, se les consideren 25 escudos sobre sus sueldos, cuando por disposición de sus jefes fuesen destinados a visitar hospitales provisionales extramuros de la ciudad o puerto de su residencia; persuadida la junta a que los actuales no se hallan en el caso que prescribe el artículo 14 de las citadas ordenanzas, ha mandado que sólo se de el sobresuelto de cuatro reales diarios al médico cirujano que ejerce las funciones de director; y por lo que respecta a la ración, que se les abone en plata atendida la circunstancia de la continua asistencia que deben tener en el hospital, ya que por esto no se grava la Real Hacienda.

5. En vista de la representación de varios individuos de brigada para que se les dé alguna gratificación por el deterioro que necesariamente sufre su ropa en la faena del asoleo de la pólvora, ha resuelto adaptando la real orden expedida en San Ildefonso a 6 de agosto de 1786 por el Ministerio de Indias en favor de la tropa de artillería de tierra cuando se destina a semejantes ocupaciones propias de su instituto, que a los individuos de artillería de brigada se les gratifique con arreglo a ella por el tiempo que se hayan ocupado en el asoleo de la pólvora.

Lima, agosto 5 de 1796. Ignacio María de Álava. Fernando Valcárcel. Isidoro García del Postigo. Ángel González. Juan Cabrera. José Manuel de Tagle. Juan Presler. Miguel Sierra. Juan Ybargoitia. Es copia de su original; de que certifico. Miguel Moreno [rubricado].

Este acuerdo está aprobado por el rey, según real orden de 22 de junio de 1797, n° 33 del legajo n° 26. Vivero [rubricado].

f. 29v. XXXI. La Junta de Marina y del apostadero del Callao, en sesión de este día, ha resuelto los puntos siguientes.²⁸

1. Hallándose en el almacén general gran porción de cera en achotes y bujías de la que se embarca en los buques del rey para su preciso consumo, dejando aquí la que no contemplan necesaria cuando regresan a Europa; ha acordado la junta que siendo inútil este repuesto en tanta cantidad, y pudiéndose vender con beneficio de la Real Hacienda, se ejecute así con la mitad de la actual existencia que asciende a cien quintales próximamente, y que para que se verifique desde luego se fijen carteles llamando a los que quieran rematarla aplicando su importe para gastos de Marina.

2. Necesitando así varios buques de la escuadra, como del apostadero de pintura interior y exterior para mayor abrigo y conservación de los costados y demás maderas; juzgó la junta por uniforme sentir de sus vocales, que traería más utilidad a los reales intereses el que se hiciese esta operación por contrata que consumiendo de los géneros del repuesto de cada buque, y para que tenga la debida brevedad con anticipación a la salida de la escuadra al mar, dispuso se avisase a los pintores que quisiesen tomar a su

²⁸ Complementada con The National Archives (TNA en adelante), HCA 49/43 (1).

cuenta este encargo para concluirlo en la primera sesión que se celebre.

3. Ha aprobado los precios establecidos para la hechura de las banderas y gallardetes que se necesitan remplazar a diferentes embarcaciones del rey por haber parecido excesivos los que se pagaban en este apostadero y quedan arreglados en un tercio menos de su antiguo valor.

4. Ignorando el abono que debe hacerse al oficial de mar y marinería empleada en alquitrar jarcias, ha considerado la junta se hallan en el caso que prescribe el artículo 107 del tratado 6º, título 2º de la ordenanza general, y que por consiguiente son acreedores al medio jornal diario, como los demás individuos trabajadores en el velamen /f. 30/ y precisas ocurrencias del almacén general.

5. A representación del asesor de Marina, doctor don Cristóbal Montaña, sobre que en el concepto de haberse declarado por real orden moderna, que en lo sucesivo hayan de permanecer en el puerto del Callao dos fragatas y otros tantos bergantines de guerra, constituyéndolo un informal apostadero, cuyas atenciones y las de la Comisaría de Marina a que igualmente se contrae su empleo, le roban todo el tiempo que podría emplear en asuntos que le produjesen lo necesario para su subsistencia; pide, por tanto, se le declare así competente subsidio, como lo disfrutaban todos los asesores de los diferentes juzgados de esta ciudad. La junta, después de meditado el particular e informada de que efectivamente en los años que precedieron al de 87, en que se mandó retirar la Marina, tenía este empleo una asignación bastante, ha creído deber ponerlo en noticia de Su Majestad, apoyando la instancia de Montaña, para que resuelva lo que fuere de su real agrado, y que esta determinación se haga saber para su gobierno al interesado.

6. Habiendo significado a la junta su presidente y comandante general de la escuadra pensaba dar la vela con ésta en breve, mandó al Comisario de Marina, don José Manuel de Tagle, formase el presupuesto del alcance de sus tripulaciones, para con arreglo a él pedir al señor virrey mande librar su importe o la parte que al tiempo de examen determine se les dé conforme a ordenanza.

7. Resolvió por último y a consecuencia de habérsela informado la total falta de alquitrán y brea para las urgencias de los bajeles de Su Majestad, que se comprase de ambos renglones lo preciso para el consumo del día, sin hacer repuesto por no conceptuarlo necesario y ser estos géneros de mucho desperdicio en que se grava el erario.

Lima, agosto 29 de 1796. Es copia de su original; de que certifico. Miguel Moreno [rubricado].

Por real orden de 24 de mayo de 1797, nº 28, ley nº 26, aprobó Su Majestad este acuerdo. E su excepción del punto 5 del asesor respecto al sueldo (véase dicha orden). Vivero [rubricado].

f. 30v. XXXII. 1. La Junta de Marina y de [apostadero, a] consecuencia de lo resuelto en la última sesión, a determinado en la celebrada este día, habiendo [pare]cido diferentes sujetos con el objeto de hacerse cargo por [contra]ta a la pintura de los bajeles del rey que forman la [escuadra] destinada a estos mares, después de bien impuestos de la que les desea dar para que se reúna la doble mira de la [con]servación de sus

maderas y aseo propio de los buques de él, y oído el sentir de cada uno y sus posturas que se tenía dicha contrata por sola esta vez en la persona de Calisto Bejarano, por dos mil y cien pesos, cuyo precio es el más cómodo del que exigían los demás postores, y en que resulta ventaja al erario, después de prolijo examen y ventilada la duda de si tendría más cuenta hacerla con los repuestos de los mismos buques; y queda obligado el citado Bejarano bajo las condiciones siguientes.

Pintará los costados, palos, alcázares, castillos, cañones y cureñas de éstos, como también las cámaras altas y bajas de los navíos *Europa*, *Montañés*, *San Pedro*, y las fragatas *Fama*,²⁹ *Pilar*³⁰ y *Astrea*.

Ha de emplear los materiales más finos por contribuir a la mayor duración de la pintura, no permitiéndosele en la interior el uso de la grasa, sino de aceite.

Verificado así el encargo a que se le obliga en los citados seis buques, percibirá la cantidad estipulada de dos mil y cien pesos; bien entendido que si para hacer sus repuestos quisiese algún adelantamiento, presentará fiadores de toda satisfacción /f. 31/ [roto] igualmente la junta y en virtud de representación del maestro mayor de carpinteros, don Juan del Río y Miranda, que se le abone el jornal de siete reales en cada día de labor desde que en este puerto empezaron los trabajos de la escuadra, como se ejecuta con los demás maestros de su clase, según previene la ordenanza general.

Lima, setiembre 5 de 1796. Ignacio María de Álava. Fernando Valcárcel. Isidoro García del Postigo. Ángel González. Juan Cabrera. José Manuel de Tagle. Juan Perler. Miguel Sierra. Juan Ybargoitia. Es copia de su original; de que certifico. Miguel Moreno [rubricado].

XXXIII. La junta de Marina y del apostadero del Callao, en sesión de este día, ha resuelto.

1. Bien examinado el presupuesto que presenta el comisario de Guerra [y] ministro de Marina del caudal que se necesita para atender a los gastos causados por los buques de la escuadra, los de arriba sueltos y demás ocurrencias del apostadero; lo aprobado en toda la parte que comprende de Marina, y dispuesto se remita al excelentísimo señor virrey para que mande librar su importe.

2. A instancia que presenta don Luis José de Santiago por el perjuicio que se le origina de que se le paguen las maderas que se le han tomado de cuenta del rey al precio de la tasación, y con seguros informes a que lo ejecutado hoy es la práctica constante del apostadero, ha mandado se pague al interesado según ella, dejándole el arbitrio de que recurra al Superior Gobierno por suceder lo mismo en /f. 31 v/ todos los ramos y compras del [roto] ejemplar del gobierno lo observado hasta [hoy] no considera deber alterar su ejemplar consuetud observada hasta hoy.

3. Solicitando el pilotín de la Real Armada don José de [Torres] el abono de 2 raciones

29 Construida en Cartagena en 1795, montaban 34 cañones. Fue capturada por los británicos frente al cabo de Santa María en 1804.

30 La fragata *Nuestra Señora del Pilar* trajo de Valparaíso al Callao el nuevo virrey del Perú, Ambrosio O'Higgins, arribando al Callao el 6 de junio de 1795.

por el tiempo que mandó la otra [nave] *Rosario* en la comisión de levantar la carta esférica de la costa occidental, Patagonia, etcétera. Y en vista de [los] informes que resultan del expediente y la real orden que favorece esta instancia, ha determinado la junta que, justificando Torres el tiempo que tuvo el expresado encargo, se le haga por todo él el abono de las 2 raciones diarias de Armada.

4. Con presencia de la necesidad de 300 quintales de alquitrán, 100 de brea y 400 de grasa de lobo que se comprendieron en el presupuesto mencionado y son necesarios para la escuadra y demás atenciones del servicio, determinó se procediese a su compra. Lima, octubre 3 de 1796. Ignacio María de Álava. Fernando Valcárcel. Isidoro García del Postigo. Ángel González. Pedro Cabrera. José Manuel de Tagle. Juan Perler. Miguel Sierra. Juan Ybargoytia. Es copia de su original; de que certifico. Miguel Moreno [rubricado].

Nota. Todos los acuerdos que se comprenden desde 11 de /f. 32/ [mayo al] 5 de octubre del año presente [roto] sido remitidos originales a la corte. [Rúbrica].

En 6 de octubre de 1796 dio la vela del puerto del Callao la escuadra del mando del señor don Ignacio María de Álava, quedando en este puerto la fragata *Astrea* y bergantín *Peruano*.

f. 32v. XXXIV. En la ciudad de los Reyes [del] Perú, a doce de octubre de mil [setecien]tos noventa y seis, el señor don [Pedro Ca]brera, capitán de fragata, comandante de [la] nombrada *Astrea* y de Marina en [el] puerto, convocó a junta con arreglo a ordenanza al [sic] señores don Manuel de Tagle, [co]misario de Guerra, de Ejército y Marina, don José Pascual de Vivero y don José de Llano, tenientes de navío, y don Francisco de Borja Col[me]nares,³¹ teniente de fragata; y habiéndose reunido dichos señores a las diez del día en la casa de dicho señor comandante, propuso el señor presidente de la junta los puntos que con el acuerdo de la misma se expresarán en la forma siguiente.

1. Presentada la relación de efectos que se necesitan comprar para las atenciones de la carena de la fragata *Astrea* y embarcaciones menores del bergantín *Peruano*, con la subsistencia de ambos buques mandados aprontar a las órdenes de este Superior Gobierno y con concepto a necesitar de dichos géneros en los [almacenes] de Marina; al efecto acordó la junta la compra y gastos siguientes.

Cien varas de lanilla de todos colores, ciento cincuenta libras de clavos de dos pesos, /f. 33/ [roto] y media, [roto] ciento y ídem de una y media, cincuenta ídem de una, doscientos mates, cien quintales de brea rubia, cien remos surtidos, cuarenta pieles de carnero, sesenta alfajías, diez arbolillos de alerce y otra especie para botalones y verguitas, cincuenta ligazones de bote y lancha, cuatrocientas varas de lona del país para sacos y coyotes, manufactura de cincuenta quintales de estopa, ídem para tiras de diez y seis quintales de plomo de primera y segunda.

³¹ Oficial de la fragata *Astrea*.

Por 2º presentó dos instancias de varios individuos de los buques que se expresarán, solicitando sus pagas y otros goces según los ajustes hechos a los de su clase y que no han percibido por no estar presentes cuando se hicieron los pagamentos; acordó la junta se les pagase en la forma siguiente. El haber del vino a los soldados Juan Cabrera, procedente del *Europa*, y /f. 33v/ Miguel [roto] marinero de la *Pilar*, Antonio [roto] al grumete de la [roto], Antonio [roto], que se hayan en la fragata *Astrea* [roto]sados del hospital de Chile.

Que se les ajuste y pague hasta fin [de] diciembre último, como lo estilan [con] las demás tripulaciones a los individuos de la fragata *Astrea*, que se expresarán con sus procedencias.

Artilleros ordinarios procedentes de la *Bárbara*: Lorenzo Romero, Luis Gallardo, Ramón Guijarro, José Ballesteros.

Marinero de ídem: Blas Monachera.

Artilleros procedentes de la *Rosalía*: Narciso Sousa, Benito Salgado, Juan Rodríguez, José Olivares.

Ídem del *Limeño*: Miguel Figueroa.

f. 34 [Se hizo] presente a la junta la necesidad de recorrer la fragata *Astrea*, necesitándose echar mano de calafates del país por no haber suficientes de los buques del rey; y acordó la junta se efectuase.

Por 1er punto. Se hizo presente a la junta la necesidad y orden para ello del general de la escuadra de que continuasen por los individuos de Marina destinados a dicho fin, la persecución de desertores de la misma escuadra y recolección de vagos europeos levos para la misma y gratificación que debía abonarse a dichos comisionados; sobre lo que resolvió la junta se les abone los veinte pesos de ordenanza por cada desertor y ocho por cada individuo de leva después de verse ser útil para el servicio, cargándose dichas cantidades según ordenan a los asientos de dichos desertores y levos.

Pedro de Cabrera [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. Francisco Colmenares [rubricado].

f. 34v. XXXV. En la ciudad de los Reyes del reino [del Perú, a] veinte y cinco del mes de noviembre [de mil sete]cientos noventa y seis, el señor don Pedro [Cabrera], capitán de fragata y comandante [de la nom]brada *Astrea* y de Marina en este puer[to, con]vocó a junta con arreglo a ordenanza [a los señores] don José Manuel de Tagle Isásaga, comisario de Guerra, de Ejército y Marina, don José Llano, teniente de navío, don Francisco Borja Colmenares y don Francisco Clemente y Miro [roto... te]nientes de fragata; y habiéndose reunido dichos señores a las doce del día en casa del dicho señor comandante, propuso al señor presidente de la junta los puntos que con el acuerdo de la misma se expresan en la forma siguiente.

1. La necesidad que hay de nombrar capellán para el hospital de Bellavista respecto de haber en él cuarenta y un enfermos y el que está ser correspondiente a la dotación de la fragata *Astrea* que debe dar la vela; resolvió la junta que se nombre y se le abone el sueldo establecido a los capellanes provisionales de hospitales.

2. Presentada la relación de útiles que faltan al completo de los cargos de la referida fragata, se resolvió la compra de ellos en la forma siguiente.

Cuatro cartones, dos jeringas de peltre grandes, dos ídem chicas, dos cedazos o tamices finos, doscientas libras de estoperoles, /f. 35/ [roto] una y medía pulgadas, [roto] las ídem de tachuelas, trescientos ídem de cuerda mecha.

3. Hecho presente a la junta la solicitud del naviero don Domingo Orué³² por la que suplica se le permita surtirse de alguna jarcia excluida de los respectivos almacenes del Callao; ha resuelto la junta se le conceda aparte la que necesite de dicha jarcia, para en su vista prefijar el precio a que debe ser vendida, bajo del reconocimiento del ingeniero, guardalmacén y ayudante del apostadero.

4. Presentada por el señor Comisario la relación de siete alfajías tomadas de los almacenes de don José Posmiano para invertirlas en los buques de la escuadra del señor don Ignacio María de Álava, se resolvió se verifique su pago.

5. Hecha presente a la junta la absoluta necesidad e indigencia en que se [hay]a la oficialidad de reponerse de algunos útiles de primera necesidad para la campaña que [sal]ía a emprender la relacionada fragata con escala en Montevideo; ha resuelto la junta se pague ésta en los mismos términos como salieron las fragatas *Liebre* y *Rosalía* y es como sigue. La oficialidad, hasta fin de diciembre y seis meses de anticipación del sueldo de América con las correspon- /f. 35v/ dientes gratificaciones [roto] de criados en plata res [roto]gundo en especie, y la tripulación [roto] hasta fin de noviembre.

Pedro de Cabrera [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José de Llano [rubricado]. Francisco Borja de Colmenares [rubricado].

XXXVI. En la ciudad de los Reyes del reino del Perú, a diez y seis de diciembre de mil setecientos noventa y seis, el señor don Pedro Cabrera, capitán de fragata y comandante de la nombrada *Astrea*, y de Marina en este puerto, convocó a junta en arreglo a ordenanza a las once del día, al señor don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra, de Ejército, ministro de Marina, los tenientes de navío, don José Pascual de Vivero, don José de Llano y al teniente de fragata don Francisco Colmenares; y habiéndose reunido dichos señores en casa de dicho señor comandante, propuso el señor presidente /f. 36/ [roto]mento siguiente que en el acuerdo de la misma se expresará.

Dicho señor comandante hizo presente a la junta el presupuesto de caudales formado

32 Domingo de Orué y Mirones (Lima -). Dedicado al comercio naviero al menos desde 1796. Al mando de su propia nave (fragata o corbeta) llamada la *Orué*, antes *Atlante* o *Atlántida*, el 9 de junio de 1798 se enfrentó a una fragata británica en el puerto de Huasco. El 7 de abril de 1800, con su nave armada en corso, venció y capturó a las fragatas británicas *Bretaña* y *Cástor* y *Pollux*, en las Galápagos. El día 10 de abril avistó una tercera nave inglesa, iniciando de inmediato su persecución. Ésta duró varios días y lo llevó al sur de Iquique, puerto a donde hubo de ingresar luego de percatarse de lo inútil de su empeño. En sesión del 21 de julio de 1800, el Tribunal del Consulado acordó obsequiarle un espadín de oro con los escudos de dicho tribunal, llevando a cabo dicha entrega el 20 de junio del siguiente año. También fue honrado por los municipios de Buenos Aires y Lima por dicha acción. Fue alcalde de Lima en 1806, al igual que su hermano Ignacio –hecho primer conde de Torre Antigua de Orué el 12 de junio de 1802– lo había sido en 1801, y ya en la República alcanzó el grado de general.

con arreglo a cuenta ajustada por el importe de sueldos, gratificaciones, víveres y el total de atenciones para su último apresto hasta el día de dar la vela, incluyéndose en dicho presupuesto el importe de sueldos y atenciones del bergantín *Peruano* por los meses de noviembre y diciembre, y resultado de la campaña que acaba de hacer dicho buque, como asimismo algunos otros gastos que quedaron pendientes a la salida de la escuadra y, de sus resultas, según consta de sus juntas y documentos, todo arreglado y bien glosados dichos gastos hechos y por hacer, y que ascienden a setenta y un mil setecientos veinte pesos y dos reales; aprobó la junta dicho presupuesto para los efectos correspondientes.

Pedro de Cabrera [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. José de Llano [rubricado]. Francisco Borja de Colmenares [rubricado].

En 24 de diciembre de 1796 dio la vela la fragata *Astrea* para Montevideo y Europa, habiendo quedado en el puerto del Callao el bergantín de Su Majestad el *Peruano*.

f. 36v. XXXVII. En la ciudad de los Reyes del Perú, a treinta de diciembre de mil setecientos noventa y seis, el señor don José Pascual de Vivero, comandante del bergantín [*Peruano*] y de Marina, actualmente en este apostadero, convocó a [jun]ta con arreglo a ordenanza, al señor don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y ministro de Marina, y a los señores don Pedro Cortázar, don Ignacio de Roo y don Antonio Quartará,³³ alférez de navío, y más antiguos en dicho destino; y juntos en la casa de dicho señor comandante, se propusieron y acordaron los puntos que se expresarán en la forma siguiente.

1. Hecho presente a la junta según aviso del oficial destinado en almacenes y guardalmacén, a vista del mismo comandante, el deterioro que está padeciendo el acopio de cuatrocientos quintales de grasa de lobo que a consecuencia de orden de la Junta de Marina en 29 de agosto antecedente se compran a Ramón Espinosa, y que no habiendo por la falta de la escuadra en qué emplear tanto número de quintales de grasa que se está perdiendo por derrames irremediables de los envases en que se entregan embotijados con experiencia de que suceda lo mismo en cualesquiera otros, resolvió la junta. Que se paguen a Espinosa su acopio entregado y el que pueda tener y entregar hasta 15 de enero próximo, con cuya providencia no puede tener perjuicio, suspendiendo sí, el hacer más grasa hasta el caso que se necesite y se le pida, y en el que podrá entregar si le acomodase el resto al precio que lo demás, encargándole inmediatamente esta

33 Llegó al Perú en 1795 como alférez a bordo de la *Astrea*, pasando luego al bergantín *Peruano*, en el cual permaneció hasta 1801, cuando se hizo cargo de la goleta *Alavés*. En 1806 y 1807 su nave fue destinada a labores de exploración hidrográfica y apoyo al virrey de Nueva Granada, realizando con el piloto Moraleda el levantamiento de la costa entre Guayaquil y Realejo. En 1810 estaba al mando del bergantín *Activo*, del Apostadero de San Blas, apoyando a esa plaza contra el asedio de los patriotas mejicanos. En 1822 fue tomado prisionero por los buques de Cochrane en el puerto de San José del Cabo, en Baja California.

providencia.

f. 37. [2°]. Representada a la junta el no haber en los almacenes ni una tabla útil para aforros de embarcaciones menores, habiendo actualmente en el Callao de venta y venidas de España a don Manuel Ausejo, alguna partida de las de pino de la tierra, únicas para dicho uso, con ventaja a la Real Hacienda en la gran diferencia de las de madera alerce, que por no haber otras se emplearon en la carena de la lancha del bergantín *Peruano* hace dos meses, teniéndose que volver a carenar; determinó la junta.

Se compren dichas tablas en la cantidad de ciento o más, si por recibirlas todas resultase más barata su venta con respecto a ser de toda necesidad y utilidad.

3. Se hizo presente a la junta por el señor comandante la necesidad de carenar sus embarcaciones menores, remplazar sus víveres para dos meses, recorrer su velamen pendiente, y remplazar los consumos de la campaña, que puedan ocasionar algún pequeño gasto por compras de algunos efectos de corta consideración que no haya en altamar y se comprende en los gastos de curso extraordinario y corriente; determinó la junta, se atienda a todo lo propuesto.

José Pascual de Vivero [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo Smidts [rubricado].

Salió el bergantín *Peruano* al corso a la declaración de la guerra con Inglaterra en 26 de enero de 1797.

f. 37v. XXXVIII. En el puerto del Callao de Lima, a 14 de julio de 1797, [el señor Felipe Martínez], capitán de fragata de la Real Armada, comandante del bergantín *Limeño*, [actualmente en este] apostadero, convocó a junta con arreglo a ordenanza al señor don José de Tagle, comisario de Guerra y ministro de Real Hacienda y Marina, y al teniente [de navío], comandante del bergantín *Peruano*, don José Pascual de Vivero, y los de fragata don Miguel [Yriarte] y don Pedro Cortázar, más antiguos de los destinos; y juntos, a bordo del bergantín *Limeño*, se propusieron y abordaron los puntos siguientes.

1. Hecho presente a la junta el presupuesto formado en 6 del [corriente por] el maestro mayor de las maestranzas del rey sobre la pequeña recorrida y obras que necesita el bergantín *Limeño* en su casco, arboladura y embarcaciones menores de resultas de su anterior campaña de 10 meses a los puertos del sur, y que dicho presupuesto asciende en su total valor de efectos y jornales necesarios a dos mil ciento cincuenta y cuatro pesos. Todo bien examinado en el mismo buque, aprobó la junta dicho presupuesto como arreglado a la necesidad de la obra y bien graduado el avalúo de jornal y efectos; devolviéndose al señor comandante para que lo pase al Excelentísimo señor virrey a los efectos correspondientes a su habilitación de este buque para la que son consiguientes las demás faenas y gastos ordinarios y de ordenanza de exclusión, remplazo y comparaciones de pertrechos.

2. Hecho presente a la junta por el citado señor comandante que el primer contratista,

Diego Valenzuela, destinado en la fragata presa el *Castor*,³⁴ que se apresta para salir a los situados y transportes de los mares y puertos de Chile, se ha hecho cargo de las demás presas y de cuyo cargo luego debe servirse por otro para que quede expedito y cubierta en la debida atención de las presas. Todo bien examinado y conviniendo el tesorero de la Real Hacienda, acordó /f. 38/ [roto] de dicho encargo el guarda y [roto] de bote de la capitania del puerto Francisco Tuy³⁵ que han mandado antes al mismo encargo, considerándole digno de la gratificación mensual de doce pesos arreglado a ordenanza, entendiendo su mayor trabajo y responsabilidad, y con respecto a que la plaza de éste es efectiva y para una atención que no le priva la otra y el ahorro que resulta a la Real Hacienda en no emplear en esto otro individuo que entre en este servicio con sueldo, ración y gratificación de nuevo gasto.

3. Hecho presente a la junta el presupuesto formado en esta fecha de la obra que necesita la fragata presa el *Castor* para la comisión a que se destina y que asciende a mil quinientos cuarenta y tres pesos. Todo bien examinado, aprobó la junta dicho presupuesto como arreglado a la necesidad de la obra y avalúo de jornales y efectos, devolvía todo para los efectos correspondientes y expresos en el tercer punto.

4. Hecho presente a la junta la necesidad en que se halla la fragata presa el *Castor* de dicha capaz para el manejo de sus anclas y principalmente para las cargas y descargas de los transportes y situados a que se destina, y con respecto a que la compra para la fragata *Osorno* es inútil para sus destinos por muy pequeña.

Acordó la junta ver y examinar la de la fragata *El Carmen*, que está a venta y la avalúa el maestro mayor en 600 pesos, graduando en 400 la recorrida que necesita, quedando a propósito ser manifiesto su presupuesto. Y resultando darla su dueño en 450 pesos con equidad y ahorro considerable el gran costo que causaría hacerla nueva precisamente si no por esta ventajosa ocasión, se resolvió hacerlo presente al Excelentísimo señor virrey para los efectos correspondientes.

Felipe Martínez [rubricado]. Miguel Yriarte [rubricado]. José Manuel de Tagle [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. Pedro de Cortázar [rubricado].

f. 38v. XXXIX. En la ciudad de Lima, a 19 de julio de 1797, el señor [Felipe Martínez, capitán de] fragata de la Real Armada, comandante del bergantín *Limeño* y de Marina, [roto] convocó a junta con arreglo a ordenanza a los señores don José Manuel de Tagle, [comisario de Guerra] y ministro de Real Hacienda y Marina, don José Pascual de Vivero, comandante del bergantín *Peruano*, y [los tenientes] de fragata don Miguel Yriarte y don Pedro Cortázar, más antiguos de este [destino], en la casa de dicho señor comandante se propuso y acordó lo siguiente.

Hizo presente a la junta dicho señor comandante el expediente seguido ante el señor virrey por el apresamiento que hizo el bergantín *Peruano* el ocho de abril anteceden-

34 Construida en Londres en 1795, fue capturada en 1797 y rebautizada *Nuewva Marquesa de Osorno*. Se le dotó con 10 piezas de artillería. En 1800 se le convirtió en corbeta y en 1813 en urca. Sirvió hasta 1815.

35 Llegó al Perú en la urca *Monserrat* en 1772, sirviendo en la Armada hasta 1807.

te [en] la costa de Pisco de la fragata ballenera inglesa nombrada el *Triunfo* [cuyo] expediente concluido a solicitud del comandante de dicho bergantín ha mandado el Excelentísimo señor virrey al dicho señor comandante para que según ordenanza se verifique por la junta de si en el Callao el remate y venta de dicha presa y todas sus especies y cargas según consta de dicho expediente e inventarios.

Resolvió la junta verificar dicho remate señalado los días 27, 28 y 29 del corriente para el efecto en el Callao. Y que a dicho fin y por el señor Comisario se mande fijar los carteles con la especificación, corte y de estilo, para verificar el remate en dichos días según la subasta de ordenanza.

Felipe Martínez [rubricado]. Pedro de Cortázar [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. Miguel Yriarte [rubricado].

f. 39. [En las] barracas del rey en el Callao y en los días 27, 28, 29 del mes de julio de 97. Los señores don Felipe Martínez, capitán de fragata y comandante de Marina de este apostadero, y don José Manuel de Tagle, ministro de Real Hacienda y Marina, don José Pascual de Vivero, teniente de navío y comandante del bergantín *Peruano* y los de fragata don Miguel Yriarte y don Pedro Cortázar, más antiguos de este destino; convocados en junta dichos días según expresa la anterior para rematar el casco, pertrechos y carga de la fragata inglesa apresada nombrada el *Triunfo*, con las formalidades de estilo y actuadas por el escribano de Marina; no habiendo presentándose ningún postor al cargo y pertrechos de la fragata, ni verificándose otra venta en dichos días que la de algunas vasijas de aguardiente ron, resolvió la junta.

Que por el comisario ministro de Marina se volviesen a fijar carteles anunciando que los que quisiesen hacer posturas, acudan al señor comandante de Marina, para que unidos los postores se vuelva a nombrar días en que vuelta a convocar la junta se verifique el remate con arreglo a ordenanza.

Felipe Martínez [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. Miguel Yriarte [rubricado].

f. 39v. XLI. En el citado día treinta de julio [de 97] en la misma junta se hizo presente [ante] el señor comandante, don Felipe Martínez, [el] memorial del 1er guardián y contra maestre de cargo en el bergantín *Limeño* Ángel Gisbert,³⁶ solicitando los alcances del exceso del sueldo de 1er guardián al del 2º contra maestre que le corresponde por tener el cargo en dicho bergantín, al que está asignado según reglamento la plaza de 2º contra maestre con arreglo al artículo 12 del título 4º, tratado 6º de las ordenanzas generales de la Armada. Lima, 19 julio 1797.

La junta halló conforme dicha solicitud a lo terminantemente declarado en la ordenanza según se cita, y que por tanto debe hacérsele el respectivo abono, pasando al señor comandante dicha instancia, para que con citación de este acuerdo practique las diligencias correspondientes a las ordenanzas.

36 En TNA, HCA 49/41 figura que el tema de Gisbert fue abordado en la junta del 19 de julio.

Felipe Martínez [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. Miguel Yriarte [rubricado]. Pedro de Cortázar [rubricado].

f. 40. XLIII. En las barracas del rey se propuso y acordaron los puntos siguientes.³⁷

1. Hecho presente a la junta los dos presupuestos formados en la fecha por el maestro mayor de las maestranzas del rey [ilegible] vo en primero de las obras que necesita hacer la fragata presa el *Júpiter*,³⁸ destinada por el superior gobierno para [ilegible] y cuyo presupuesto asciende el total del costo de útiles y jornales a mil setecientos ochenta y cinco pesos dos reales, y otro de la dicha que necesita hacerse para la misma fragata que asciende a mil setecientos seis pesos.

Todo bien examinado, aprobó la junta dicho presupuesto como arreglado a la necesidad de dichas obras y bien graduados los avalúos de los dichos jornales y efectos, devolviendo al señor [comandante] dicho presupuesto para que los pase al Excelentísimo señor virrey a los ejecutar p [roto] partes y de ordenanza.

2. Hecho presente a la junta la necesidad de comprar maderas para las expresadas obras por no haberlas en los almacenes y navíos 149 ligazones de lancha, 17 cucharros, 20 curvas menores, 20 piques, 14 tablas de alerce a 12 varas y una tercia de ancho, 10 de nueve varas de largo y una cuarta de ancho, 40 ídem de 8 y 95 ídem de velas, 4 masteleros y 2 posavergas. Aprobó la junta dicha compra, cuyo costo está comprendido en los presupuestos expresados, devolviendo dicha solicitud al señor comandante para que aprobados los presupuestos dirija [ilegible] las.

f. 40v. Felipe Martínez [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. Miguel Yriarte [rubricado].

[roto].

XIII. En el puerto del Callao, en 4 de septiembre de 1797, el señor don Felipe Martínez, capitán de fragata de la Real Armada, comandante del bergantín *Limeño* y de Marina de este apostadero, convocó a junta con arreglo a ordenanza, a los señores don Miguel Yriarte, teniente de fragata, al señor don José Manuel de Tagle, comisario ministro de Marina y Hacienda, y a los alféreces de navío don Ignacio Xavier de Roo Smidth y don Antonio Báez, juntos en la barraca del rey, se propuso y acordaron los puntos siguientes. Que hallándose el señor comandante con la orden del Excelentísimo señor virrey para proceder al remate y venta de la fragata presa inglesa la *Triunfo*, y habiéndose presentado varios postores, se podía proceder al remate, y así lo acordaron.

Habiéndose dado los correspondientes pregones según estilo y en presencia del escribano de Marina y resultado ser el mejor postor don José Antonio Berdugo, que hizo la de diez y ocho mil y cien pesos, en tres tercios, uno de /f. 41/ [roto] de la fecha y el último al siguiente de este último, debiendo ser de cargo y atenerse el comprador para

³⁷ La junta tuvo lugar el 5 de agosto (TNA, HCA 49/41).

³⁸ Capturada en 1797, sirvió en el Pacífico hasta 1801.

el pago de derechos y demás gastos que se acostumbre a lo que se haya practicado con las ya anteriormente rematadas por los señores oficiales reales de Lima, debiendo, para que se le verifique la entrega del buque, presentar fiador abonado a satisfacción de los señores de esta junta para las dos terceras partes que ha de satisfacer en los dos años siguientes; y no habiéndose presentado quien hiciese mejora, determinaron quedarse por rematada, y así lo acordaron dando por cumplida la junta.

Felipe Martínez [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. Miguel Yriarte [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo Smidts [rubricado].

f. 41v. XLIV. En el puerto del Callao en [roto], el señor don Felipe Martínez, capitán de fragata de la Real Armada, comandante del bergantín *Limeño* y de Marina de este apostadero, convocó a junta según ordenanza a los señores don José Manuel de Tagle, comisario ministro de Marina y Real Hacienda, a don Miguel Yriarte, teniente de fragata, y a los alféreces de navío don Ignacio Xavier de Roo y don Antonio Báez; y juntos en la barraca del rey se propuso y acordaron los puntos siguientes.

Primeramente hizo presente dicho señor comandante una orden del Excelentísimo señor virrey que le prevenía formarse una comparación de costos que causarían a la Real Hacienda las tripulaciones de la fragata *Castor* y *Júpiter*, conceptuándolas dotadas como embarcaciones del rey, o según costumbres en las del país, manifestando al mismo tiempo presupuestos que tenía formado con los dos conceptos; y habiendo visto la junta por ellos lo más ventajoso que le era al Real Erario por su menor monto el que fueran dotadas con tripulaciones como de los barcos de Su Majestad y con el reglamento que presentaba dicho señor comandante; acordaron debía arreglarse así /f. 42/ [roto]festó el presupuesto [roto] el alférez de fragata graduado y maestro mayor de maestranza a don León Aycardo³⁹ para las dos puertas que deben abrirse en sus entrepuentes a la fragata *Júpiter* para dos cañones; y hallándose arreglado y de precisa necesidad dicha obra, la aprobaron, determinando se diese parte debido al Excelentísimo señor virrey para si era de su agrado se pudiese verificar uno y otro punto, dándose por concluida la junta con esto.

Felipe Martínez [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. Miguel Yriarte [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo Smidts [rubricado].

En 4 de octubre de 1797, salió el bergantín *Limeño* y entró el *Peruano*.

f. 42v. XLV. En la ciudad de los Reyes del Perú, a veinte de octubre de mil setecientos noventa y siete, el [señor don] Pascual de Vivero, teniente de navío de la Real Armada, comandante del bergantín *Peruano* y accidental de Marina de este apostadero, convocó a junta según ordenanza, a los señores don José Manuel de Tagle, comisario real de Guerra y ministro de Real Hacienda y Marina, al teniente de fragata don Pedro Cortázar, y los alféreces de navío don Ignacio de Roo y don Antonio Quartará, más

³⁹ Sirvió dichas funciones hasta la época de Pezuela, cuando tenía el grado de teniente de navío.

antiguos de este apostadero; y juntos en la casa de dicho señor comandante, se propuso y acordó lo siguiente.

Hecho presente a la junta está cumplida la contrata de cinco años hecha por don Antonio Coronel, como asentista de víveres de todos los buques y ocurrencias de marina de este apostadero, y que por tanto debía celebrarse nueva contrata, tanto por estar cumplida la anterior y solicitarlo el contratista, como por asegurar el nuevo contrato según ordenanza a la pública subasta, combinado el mejor servicio y mayores ventajas a la Real Hacienda que pueda resultar, asegurando el asiento a todos los incidentes de guerra o paz.

Acordó la junta se celebrase nueva contrata, haciendo entrar en ella bajo de las reglas de economía /f. 43/ [roto] que se halla el abasto del hospital provincial de Marina de Bellavista y que ha estado hasta el presente sin formal contrata, haciendo por consiguiente que el señor comisario haga por el escribano de marina, con las formalidades acostumbradas, se fijen los carteles, citando a los postores para concurrir a la contrata que celebrará la Junta de Marina en Lima, en la casa del señor comandante, el día octavo a él en que se fijen los carteles.

José Pascual de Vivero [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo [rubricado]. Pedro de Cortázar [rubricado]. Antonio Quartará [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado].

XLVI. En las barracas del rey, en cinco de noviembre de mil setecientos noventa y siete, en el Callao, el señor comandante de Marina y demás señores expresados en la junta anterior, convocados en dicho sitio en Junta de Marina, se propuso y acordó los puntos siguientes.

1. Hecho presente a la junta no haber en los almacenes ningún sebo en pan para la habilitación del bergantín *Peruano* y consumo ordinario del mismo buque, lanchas, cañones y demás atenciones y consumos ordinarios de marina, y presentarse la ocasión de venderse por el Conde de San Isidro cantidad de sebo colado a diez pesos quintal neto, con el envase, siendo dicho precio muy equitativo con respecto a lo muy superior de género al que ordinariamente se trae de Chile y se vende a ocho pesos quintal.

Se acordó se comprasen de treinta a cuarenta quintales, aprovechando la ocasión para el consumo y repuesto de los almacenes y bajo la orden general de superior gobierno para dichos gastos.

2. Hecha presente a la junta la estancia del patrón de la lancha cañonera número 2, Juan Ballester, y del artillero de mar de la del número 1, Juan Naranjo, para que se les pague sus haberes vencidos en el bergantín *Limeño*, y quedan corrientes ajustados y pagados bien abundante como lo están todos los individuos de dichas lanchas según orden del Superior Gobierno.

Acordó la junta se les pagase y ajustase por las razones dichas.

José Pascual de Vivero [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. Pedro de Cortázar [rubricado]. Antonio Quartará [rubricado].

f. 43v. XLVII. En la ciudad de los Reyes del Perú, en [roto] de mil setecientos noventa

y siete, el señor don José [Pascual] de Vivero, teniente de navío de la Real Armada, comandante [del] bergantín *Peruano* y accidental de Marina de este apostadero, convocó a junta según ordenanza a los señores don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra, ministro de Real Hacienda y Marina, al teniente de fragata don Pedro Cortázar, y los alfére[ces] de navío don Ignacio de Roo y don Antonio Quartará, más antiguos de este apostadero. Y juntos en la casa de dicho señor comandante para celebrar el remate con las formalidades de estilo del abasto de los víveres para los buques del rey, por cumplida la contrata de don Antonio Coronel, según manifiesta la junta antecedente celebrada en veinte y nueve de octubre anterior, y puestos los carteles mandados fijar para convocar a los postores y que se fijaron en los parajes públicos del Callao y de esta ciudad el dos del corriente, citando para el remate el presente día a las diez de la mañana, en el que juntos dichos señores se empezó por el escribano de marina, don Carlos José Castillo, y asistencia del pregonero público, los pregones y demás diligencias del remate.

[Al margen: Remate de víveres [y] abasto del hos[pital] de Bellavista por [cinco] años]. Pasados los pregones desde las diez del día hasta las doce, y no habiendo ocurrido ningún postor, a la propuesta de don Antonio Coronel de continuar el asiento bajo las condiciones de seguridad a paz y guerra, carestía y aumento o disminución de derechos reales puestos o por poner con todas las seguridades que constan de dos relaciones /f. 44/ [roto] presente pasará en la coman[dancia de] Marina, propuso don Antonio Coronel admitir el abasto el hospital de Bellavista a cuatro reales por estancia, y el de víveres como lo ha tenido antes, con el aumento de cuatro reales en el quintal de arroz, un peso en la arroba de vinagre, otro en la de vino, y cinco pesos cuatro reales en la de aceite, habiendo rebajado con los dichos de sus primeras propuestas, admitiendo la Junta la última expresada, y por el tiempo de cinco años en el referido don Antonio Coronel, en quien quedó el asiento, pasándose a las formalidades respectivas que extenderá el escribano a los efectos correspondientes a la formalización y efecto del contrato.

José Pascual de Vivero [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. Pedro de Cortázar [rubricado]. Antonio Quartará [rubricado].

XLVIII. En la ciudad de los Reyes del Perú, en veinte y siete de noviembre de mil setecientos noventa y siete, el señor don José Pascual de Vivero, teniente de navío de la Real Armada, comandante del bergantín de Su Majestad nombrado el *Peruano* y accidental de Marina de este apostadero, convocó a junta con arreglo a ordenanza a los señores don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y ministro de Real Hacienda y Marina, don José Ignacio Colmenares,⁴⁰ teniente de navío de la Real Armada, comandante de

40 Lequeito - Bilbao 1833. Ingresó a la Armada en 1776, llegó al Callao como teniente de navío de la fragata *Liebre*, en junio de 1790. En 1793 pasó a hacerse cargo de la dirección de las minas de Santisteban de Yauricocha, retornando al Callao tres años después. En noviembre de 1797 asumió el mando de las dos lanchas cañoneras construidas para la defensa del puerto. En julio de 1802 asumió el mando del bergantín *Peruano*, y en 1805 capturó al buque británico *Sprighll* y a un grupo de norteamericanos que se había establecido en la isla Más Afuera, en el archipiélago de Juan Fernández. Cuatro años después se le dio el mando de la fragata *San Fernando*, de la Compañía de Filipinas, para un viaje a Manila, del cual regresó en 1811 y retomó el mando del *Peruano* por lo menos hasta 1814. En 1819,

las lanchas cañoneras, don Pedro Cortázar, teniente de fragata y don Ignacio Xavier de Roo, alférez de navío, los tres dichos de más graduación en este apostadero, asistiendo igualmente el doctor don Cristóbal Montano, asesor de marina /f. 44v/ aprobado por Su Majestad y convocado para [roto], de orden de dicho señor comandante; y juntos todos en la [roto] a las diez de la mañana, se propuso y acordó lo [siguiente].

Presentado a la junta el expediente concluido sobre solicitud hecha por el asentista de el [trigo?] don Alejandro Aldón, pidiendo se le haga gracia y aumento de alguna cantidad que parezca a la Junta capaz de indemnizarle en algún modo de los irreparables perjuicios que padece con motivo de la guerra actual con Inglaterra, y que ha sobrevenido después de celebrada en remate público su contrata, alegando y probando al mismo tiempo, no solo el doble precio a que está vendiéndose el trigo de Chile, única fuente de donde se surte esta ciudad, sino también el ejemplar acaecido en el Apostadero de Marina de Montevideo a causa de accidental carestía, y cuyo aumento y resolución de aquella junta se aprobó por Su Majestad, viéndose igualmente la pretensión de don Manuel Ausejo, fiador que tiene otorgada para asegurar el cumplimiento de la contrata de don Alejandro Aldón en resguardo de la Real Hacienda /f. 45/ [siendo?] todo bien examinado y oído el dictamen del asesor don Cristóbal Montano, acordó la junta.

Que en atención a la lesión enorme y visible que se advierte en la diversidad de los tiempos y a la justificación de los hechos deducidos, y principalmente al del ejemplar del acuerdo de la Junta de Marina de Montevideo, aprobado por Su Majestad, con igual y semejante motivo se le dé a dicho asentista Aldón el aumento de cuatro reales y un cuartillo en cada quintal de bizcocho, subiéndolo a cinco pesos quintal en lugar de cuatro pesos tres y tres cuartillos reales en que se remató. Y en el pan fresco el aumento de once raciones por ocho reales, en lugar de dos por siete en que se celebró la contrata, quedando ésta sin ninguna reforma en los demás puntos, y por consiguiente en su fuerza y vigor. Entendiéndose esta gracia sólo en el ínterin dure la presente guerra, y cesando luego que se publique la paz que correrá en todos sus puntos la contrata según está celebrada.

Y por lo que hace a la pretensión de su fiador don Manuel de Ausejo, se declaró no haber lugar por ahora absolutamente, ínterin que por el asentista Aldón no se subrogue /f. 45v/ otro fiador que asegure los intereses [de la Real] Hacienda y cumplimiento de la contrata [a satis]facción de esta junta, dándose en todo con el expediente y copia autorizada de esta resolución al Excelentísimo señor virrey de estos reinos para su aprobación si lo tuviese por conveniente y con arreglo a ordenanza.

José Pascual de Vivero [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Ignacio Colmenares [rubricado]. Cristóbal Montañó [rubricado]. Pedro de Cortázar [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo Smidts [rubricado].

siendo capitán de navío graduado, participó en la defensa del Callao contra los ataques de Cochrane. En 1821 participó en las conversaciones de paz de Punchauca y en las que culminaron en la rendición de la plaza del Callao. Luego de esto retornó a España, donde presentó una propuesta sobre la forma como debía organizarse una expedición dirigida al Perú.

f. 46. XLIX. [En el puerto del] Callao de Lima, a veinte y nueve de enero de mil [setecientos] noventa y ocho, convocados en Junta de Marina [con a]rreglo a ordenanza los señores don José Pascual de Vivero, teniente de navío de la Real Armada, comandante del bergantín el *Peruano* y actual [de] Marina en este puerto, don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y Marina y ministro de Real Hacienda y Marina, don José Ignacio Colmenares, teniente de navío y comandante de las lanchas cañoneras, [el teniente] de fragata don Pedro Cortázar, y el alférez de navío don Ignacio de Roo; juntos en las barracas del rey, se propuso y acordó lo siguiente.

El citado ministro de Marina expuso a la junta que el artículo 2 del título 6º, tratado 3º de las ordenanzas generales previene que los prácticos no numerarios y los pilotines habilitados deben reputarse sólo como oficiales de mar, en cuyo caso les corresponden sus goces como a las demás clases no privilegiadas, cargándoles el peso por veinte reales de vellón con arreglo a los artículos desde el 79 al 87 del título 4º, tratado 6º, contrayéndose a los dos prácticos habilitados que actualmente dotan los bergantines *Peruano* y *Limeño*, y a un pilotín del último buque; siendo el haber líquido de los prácticos bajo el señalamiento mensual de cuarenta pesos fuertes del reglamento considerado, como oficiales mayores treinta y seis pesos dos reales y veinte y un marcos que han recibido hasta aquí, y el de veinte y ocho y seis marcos que recibían adjuntados como oficiales /f. 46v/ de mar; y el del pilotín habilitado [roto] de veinte pesos del reglamento, diez y ocho pesos y diez marcos en el primer caso, y catorce pesos y [roto] marcos en el segundo; pidiendo a la junta la solución de este punto en declaración de cuál de los dos goces ha de continuarles; y si lo que han recibido bajo de la buena fe de que les correspondía según la práctica anterior, se les ha de descontar o no de sus haberes sucesivos. La junta resolvió que el pilotín habilitado del *Limeño*, y cuantos ocurran de igual naturaleza, se les haga el abono como oficiales de mar. Y que a los prácticos se les siga haciendo el abono que hasta aquí, considerándolos oficiales mayores hasta que resuelva Su Majestad, a quien debe representarse según ordenanza las razones siguientes, en que ha fundado la junta este dictamen.

En estos mares no tiene el rey como en Europa y otras partes prácticos numerarios, de que resultan los no numerarios o meritorios, y para los que es terminante, y acaso puesto, el citado artículo segundo, y por consiguiente el que para la indispensable atención de los bergantines, y particularmente en sus destinos de guardacostas, se necesitan prácticos, sin otro recurso que elegirlos de los pilotos del país como lo exigen forzosamente /f. 47/ [los] conocimientos que debe tener todo práctico para poderlo ser completo; o de los contra maestres cuando menos, y por la necesidad de no haberlos en la primera clase, los pilotos particulares de estos buques mercantes ganan de sesenta hasta ochenta pesos fuertes con algunas proporciones de comercio, mesa a bordo y diario en puerto de un peso; y los contra maestres desde treinta a cuarenta, y aun a cuarenta y cinco pesos con dichas proporciones, y cuatro reales de [vellón] en puerto. Por lo que aun por los treinta y seis pesos líquidos del actual y primer caso ha sido preciso traerlos al servicio por fuerza y aun elegirlos de la clase de contra maestres, como es el del *Peruano* que ganaba en buque pequeño treinta y cinco pesos; y resultará el que para

alguna expedición particular en que la seguridad de la comisión e intereses del rey lo exijan, sea preciso echar mano de algún piloto de los pocos distinguidos en la carrera en estos conocimientos, se le traiga para ello con otra distinción o sueldo particular cuyas razones han sido el fundamento de la junta para este acuerdo en una materia en que para la seguridad de su servicio e intereses suyos y del Estado /f. 47v/ no se ha dispensado Su Majestad de [roto] precisos, ni aun de los preventivos.

José Pascual de Vivero [rubricado]. José Manuel de Tagle Ysásaga [rubricado]. José Ignacio Colmenares [rubricado]. Pedro de Cortázar [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo Smidts [rubricado].

En 13 de marzo de 1798 entró el bergantín *Limeño* en el Callao, a mandar el apostadero su comandante el capitán de fragata don Felipe Martínez, a quien entregué. José Pascual de Vivero [rubricado].

Por real orden de 28 de noviembre de 1798, comunicada por la Dirección General en 25 de mayo, número [en blanco], legajo [en blanco]. Está aprobado el acuerdo anterior.

f. 48. L. [En el puerto] del Callao de Lima, a siete de [abril de mil sete]cientos noventa y ocho, a bordo del bergantín *Limeño*, convocados a Junta de Marina los señores don Felipe Martínez, capitán de fragata, comandante del dicho buque y actual de Marina del apostadero, don José Manuel Isásaga, comisario de Guerra y ministro de la Real Hacienda y Marina, don José Pascual de Vivero, teniente de navío y comandante del bergantín *Peruano*, don José Ignacio Colmenares, de igual clase y destino en las lanchas cañoneras, y el teniente de fragata don Miguel de Yriarte, se examinaron las obras que necesitaba dicho buque para su rehabilitación, de resultas de su anterior campaña; y se halló lo siguiente.

Se reconoció vencido a tronco por debajo de las cacholas el palo de trinquete y podrido por la espiga el palo mayor, necesitando de carena la lancha y el bote, resultando en la de este casi hacerlo nuevo.

Acordó la junta, precedido el examen y reconocimiento de los carpinteros, de precisar dichas obras hallándose por muy útil componer el palo mayor para trinquete y hacer de nuevo el palo mayor de /f. 48v/ una de las [perchas] en almacenes; y presentado [por el maestro] mayor de maestranza el presupuesto del valor y costo de dichas obras, que asciende a mil ochocientos cuarenta y siete pesos, incluso el total valor de avalúo de jornales y materiales, lo aprobó la junta, devolviéndolo al señor comandante para los efectos correspondientes.

Felipe Martínez [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. Miguel Yriarte [rubricado]. José de Colmenares [rubricado].

f. 49. LI. [En las ba]rracas del rey, en el puerto del Callao de Lima, en veinte de abril de mil setecientos noventa y ocho, convocados en junta de marina el señor don Felipe Martínez, capitán de fragata, comandante del bergantín *Limeño* y actual de Marina

en este puerto, don José de Tagle Isásaga, comisario de Guerra y ministro de Real Hacienda y Marina, don José Pascual de Vivero, teniente de navío y comandante del bergantín *Peruano*, don José Ignacio Colmenares, de igual grado y comandante de las cañoneras, y el teniente de fragata don Miguel Yriarte; se propusieron y acordaron los puntos siguientes.

1. Expuesto por el señor comandante a consecuencia de las órdenes del Excelentísimo señor virrey para la más pronta habilitación del bergantín *Limeño*, la necesidad de reconocer en las maderas del rey si habrá palo de que hacer el mayor de dicho bergantín según expresa la junta anterior; y en el caso de no haberlo, reconocer la perchas de María, propias de don Vicente de la Riva,⁴¹ y la destinada a dicho fin con el avalúo correspondiente por peritos y a presencia de la junta de la percha que se destine a dicho fin. La junta reconoció todas las perchas del rey dentro y fuera de almacenes y no se halló alguna a propósito, por pequeñas unas y otras por sobradas. Se vio una percha de don Vicente de la Riva por la que quería la cantidad de mil y trescientos pesos, y se halló inútil. Graduando la junta correspondiente al mejor servicio del rey a la actual necesidad y con conocimiento del veedor de las maderas, que por una percha que tiene el referido La Riva, de veinticinco y media vara de larga y a correspondiente grueso a que labrado queda de veinte pulgadas de diámetro, se le den mil pesos, y en el concepto de que si en la grande manifiesta pudrición que lo inutilice ha de dar La Riva otra percha en su reemplazo, pagándose muy bien dicha percha, respecto a que en ambas cabezas tiene dos fondas que le quitarían algún valor en la necesidad de tener que aprovecharse todo su largo.

Felipe Martínez [rubricado]. José Ignacio Colmenares [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. Miguel Yriarte [rubricado].

f. 49v. En la barraca del rey, en el [puerto del Callao de] Lima, en treinta de junio de mil setecientos [noventa] y ocho, convocados a Junta de Marina [según orde]nanza, los señores don Felipe Martínez, capitán de fragata [de la] Real Armada, comandante del bergantín *Limeño* y [de Marina] en la actualidad, el señor don José Manuel de Tagle Isásaga, comisario de Guerra y ministro de Real Hacienda y Marina, el teniente de navío don José Pascual de Vivero, comandante del bergantín *Peruano*, y los de fragata don Pedro Cortázar, don Miguel de Yriarte, se determinaron los puntos siguientes.

1. Habiéndose presentado don Miguel, maestre del comercio de esta ciudad de Lima, proponiendo la compra del carbón de piedra, esperma y borra pertenecientes a la presa *El Triunfo*, a los precios de tasación y de contado exhibir en tesorería su importe; conferenciada dicha propuesta, teniéndose presente los avalúos respectivos, se determinó su venta autorizada para su debida constatación por el escribano de marina, publicándose por algún número de pregones; y no habiéndose presentado quien mejorare la

41 Vicente Benito de Larriva. Naviero limeño, propietario de la fragata *Milagro*, al menos desde 1798. En 1802 dicha nave tuvo un incidente con la fragata norteamericana *Hazard*, y al producirse la independencia pasó a ser la *Monteagudo*. Fue padre del “Cojo” Larriva, escritor satírico y festivo de los primeros años de la República. Le dio nombre a la calle donde vivía.

propuesta, se transó su venta en el citado maestre, habiendo [vendi]do los 96 quintales de carbón a $4\frac{3}{4}$ reales y sus envases en 44 pesos; los 62 quintales de esperma a [en blanco] quintales y los 93 quintales de borra a 3 pesos quintales libre sus envases a favor del comprador, mandándose sacar testimonio de lo determinado para agregarlo a los autos [roto] la materia en su oportunidad.

Felipe Martínez [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado].

f. 50. LIII. En la barraca del Rey en el puerto del Callao de Lima en treinta de junio de mil setecientos noventa y ocho,⁴² convocados en junta de Marina, los señores don Felipe Martínez, capitán de fragata, comandante del bergantín del rey el *Limeño* y actual de Marina de este apostadero, don José Manuel Isásaga, comisario de Guerra y ministro de Real Hacienda y Marina, don José Ignacio Colmenares, comandante de las lanchas cañoneras, y el teniente de fragata don Miguel de Yriarte y el alférez de navío don Ignacio Xavier de Roo Smidts, se examinaron.

1. Primeramente, el presupuesto de la obra que necesitan las lanchas cañoneras para recorrer sus fondos y darles betún; y hallando la junta indispensable esta carena (según el oficio de su comandante); aprobó su presupuesto que asciende a trescientos diez y seis pesos, por hallarlo conforme y arreglado.

2. En segundo lugar, aprobó el presupuesto presentado a la Junta de la carena que necesita la falúa de la capitania de puerto, cuyo valor de maderas, herrajes, jornales y demás gastos ascienden a seiscientos sesenta y siete pesos; aprobó la junta por hallar precisa esta carena y arreglado su presupuesto.

3. En tercer lugar, en vista de la instancia que presentó a la junta el dependiente del Conde de Fuente Gonzales, encargado de la barraca /f. 50v/ que tiene en este puerto, sobre que se le abone el valor de tres alfajías de siete y media varas de largo y catorce pulgadas en cuadro, entregadas en primero de octubre de 1796, para la recorrida que se hizo a la escuadra del jefe de ella, don Ignacio María de Álava; y el no haberse presentado antes ha sido por habérsele traspapelado el documento que también presentó. Y visto por la Junta, se verificó este documento, aprobó su pago, intimando a la parte interesada no volviere a cometer igual demora, pues en este caso no sería admitida instancia de esta clase; igualmente determinó la Junta que el señor ministro de Guerra y Marina hiciese este abono con arreglo a los precios corrientes que tenían las maderas en aquella época, pasando dicho documento a la Comisaría para su pago y debiéndose devolver los presupuestos al señor comandante para archivarlos.

4. En cuarto, habiéndose presentado a la junta don Carlos Otero, del comercio de la ciudad de Lima, solicitando la compra de cera en achotes y bujías que hay en los almacenes de marina /f. 51/ que se trató su remate para beneficios de gastos de la Marina en este apostadero en sesión de 29 de agosto de 1796, y aprobado por Su Majestad en real orden en 24 de mayo de 1797 la venta de dicha cera, para cuyo efecto hizo la junta

⁴² Complementada con TNA, HCA 49/43 (1).

convocar al escribano Ignacio Luza para que procediese a fijar los carteles llamando a los compradores, y a verificar dicho remate, prefijando el día de su determinación según previene la ley, por lo cual se procederá a su avalúo y junta de remate en cantidad de ochenta quintales cuanto más, pues los veinte restantes puede darle alguna distribución los buques del rey.

Todo bien examinado, determinó la junta se pasase noticia al Excelentísimo señor virrey para su superior determinación.

Felipe Martínez [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Ignacio Colmenares [rubricado]. Miguel Yriarte [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo Smidts [rubricado].

f. 51v. LIV. [Roto] del puerto del Callao [roto] mil setecientos noventa y ocho, en la barraca del rey, [convoca]dos a Junta de Marina según ordenanza los señores don [Felipe] Martínez, capitán de fragata, comandante del bergantín [*Limeño*] y de Marina en este apostadero, don José Manuel [de Tagle] Isásaga, comisario de Guerra, ministro de Real Hacienda y Marina, don José Ignacio Colmenares, teniente de navío y comandante de las lanchas cañoneras, el de fragata don Miguel de Yriarte, y el alférez de navío don Ignacio Xavier de Roo; se trataron los puntos siguientes.

1. Se trató la gran necesidad que hay en los almacenes de marina, de brea y alquitrán; vista de lo cual se determinó se procediese por el comisario de Guerra a la compra de cuarenta barricas de alquitrán y 20 de brea, respecto a ser un renglón de mucho consumo y no tan fácil de conseguir [de] precio equitativo y de tan buena calidad [como] presenta el vendedor a 16 pesos quintal.

2. Que haciéndose indispensable corchar cabos para remplazar los del bergantín *Limeño*, y no habiendo jarcia en blanco en los almacenes para verificar; determinó la junta se comprase la necesaria para su constitución.

3. Que habiendo hecho presente a la Junta el Comisario haberle hecho presente un individuo del comercio tenía diez y ocho palos de construcción de buena calidad, los que estaban prontos a vender por una cuarta parte del avalúo que se pueda haber, y que igualmente alguna cantidad de lanilla /f. 52/ [roto] precio equitativo en costa de ello; se acordó que el precio de aquella madera presentaba bastante equidad según su propuesta y ser necesaria de repuesto para las carenas que puedan ocurrir, y la lanilla ser muy necesaria para el consumo diario que siempre hay, se procediese a su compra y a la de la madera, precediendo el avalúo y rebaja de que propone él.

4. También se aprobó la Junta la necesidad de comprar una guindaleza de jarcia de España alquitrana para que sirva de reemplazo a un calabrote del bergantín *Limeño*, la que haciéndose encontrado en poder de don Víctor Angulo, haciendo éste la propuesta que siempre que se le tomen tres cables que tiene, proponiéndose el servicio de los bergantines, lo daría todo al precio cómodo de diez y nueve pesos por cada quintal, y siendo muy ventajosa la propuesta por jarcia no ser muy fácil de conseguir y de superior calidad al que con mayor costo se puede hacer aquí, se determinó se procediese a la compra.

Felipe Martínez [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Ignacio Colmenares [rubricado]. Miguel Yriarte [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo Smidts [rubricado].

f. 52v. LV. En el puerto del Callao a veinte de julio de mil setecientos noventa y ocho,⁴³ en la barraca del rey, convocados a la Junta de Marina según ordenanza los señores don Felipe Martínez, capitán de fragata de la Real Armada, comandante del bergantín *Limeño* y de Marina en la actualidad, el señor don José Manuel de Tagle Isásaga, comisario de Guerra y ministro de Real Hacienda y Marina, el teniente de navío don José Ignacio de Colmenares, comandante de las lanchas cañoneras, el de fragata don Miguel de Yriarte y el alférez de navío don Ignacio Xavier de Roo, ayudante de este apostadero. En vista de la real orden de veinte cuatro de mayo de mil setecientos noventa y siete, y haber aprobado la junta la venta de cera en achotes y bujías que se trató en la sesión de treinta de junio, se citó al escribano de marina, Ignacio Luza, a quien el señor comisario le hizo fijar los carteles llamando compradores para verificar su remate; y habiendo sido don Carlos Otero, del comercio de la ciudad de Lima, el mejor postor en beneficio de la Real Hacienda, remató en setenta y cinco pesos quintal, siendo el número de los vendidos cuarenta quintales, cuyo entero deberá exhibirlo en tesorería de Marina por gastos de la misma; todo lo cual, en vista de la real orden dicha, se determinó y aprobó dicho remate, mandando sacar copia certificada por duplicada, la una para el señor comisario y la otra para insertarla al expediente de su remate.

Felipe Martínez [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Ignacio Colmenares [rubricado]. Miguel Yriarte [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo Smidts [rubricado].

f. 53. LVI. [En el puerto] del Callao de Lima, a veinte y seis de julio [de mil] setecientos noventa y ocho, en la barraca del [rey], convocados a Junta de Marina según ordenanza los [señores] don Felipe Martínez, capitán de fragata de la Real Armada [y] actual de Marina en este apostadero, el señor don José Manuel de Tagle Isásaga, comisario de Guerra y Marina, [el] teniente de fragata don Miguel de Yriarte y los alféreces de navío [don] Ignacio Xavier de Roo y el Marqués de Tabalosos,⁴⁴ actual comandante de las lanchas cañoneras; se aprobó en la junta [lo] siguiente.

Instruidos dichos señores por su presidente del oficio recibido de la superioridad, en que anuncian las voces esparcidas de una pronta invasión por los enemigos de la corona en este puerto del Callao, oídas las reflexiones de dicho señor como único responsable de la defensa del surgidero, según lo que del particular manda Su Majestad en sus nuevas ordenanzas navales, hecho cargo de la configuración local de esta rada; expuso que lo único que tenía premeditado poderse establecer para ella, era acoderar Sur-Norte las

⁴³ Complementada con TNA, HCA 49/43 (1).

⁴⁴ Título nobiliario de Juan Antonio Fernández de Alvarado y Perales, heredado en 1780. Llegó a alférez de navío el 21 de abril de 1798 y en setiembre de 1807 lo encontramos como ayudante del capitán de puerto del Callao.

embarcaciones de este comercio que tuvieren artillería, tomando el primer la /f. 53v/ popa del bergantín *Limeño*, siendo la situación [roto] de este concepto a de[jar] franco los fuegos del [Real] Felipe; que [indagado] el calibre de los mercantes se sacasen de los almacenes las municiones arregladas a ellos y al número de 50 tiros por pieza, cuyas baterías deben ser servidas en caso urgente por las matrículas de maestranza que deben disciplinarse para el efecto; la construcción o formación de tres balsas, por ser el único número que pueden proporcionarse con respecto al de los palos de balsas existentes, en cada una de las cuales deberán ponerse más cañones de a 24 con su hornillo de balas rojas y sus municiones proporcionadas a cien tiros por pieza, debiéndose situar formando línea Sur-Norte al [oeste] de los buques, distancia del primero que la formase a sotavento proporcionada a cruzar sus fuegos con los de la plaza, baterías flotantes no advertidas ni ofendidas sin eminente riesgo de los enemigos por el exceso de su calibre, pues para contar una sorpresa de abordaje a ellas, servirá los fuegos activos y bien servido de los mercantes, aunque de /f. 54/ [poco calibre, siendo] mismo para evitar por sotavento una sorpresa de esta naturaleza, a más de los fuegos de las baterías de *San Miguel*, cuatro lanchas armadas con 50 hombres de tropa cada una, que deben permanecer al costado de las expresadas baterías, que deberán ensartar en su bayoneta a los que intentaren poner el pie en ella, siendo la situación de las dos lanchas cañoneras indeterminada, que viéndolas servidas y completas sus tripulaciones, guardarán la que en el caso se juzgase más oportuna, y no siendo posible cubrir el servicio de dichas baterías, guarnición y esquifazón de las cuatro lanchas de auxilio mencionadas, se pedirá su número a la superioridad, restando sólo verse y deliberarse en el acto los presupuestos que el maestro mayor de maestranza de este apostadero debe inmediatamente extender del importe de la formación de las tres balsas, baterías flotantes, y asimismo de las divisiones y/o pañoles que en la presa *Levante* deben formarse por depósitos de pertrechos y municiones, así para aquéllas como para las baterías de los mercantes en el mejor orden y se[paración] que sea dable para evitar un mal ser- /f. 54v/ vicio que de[be proteger y evitar con tiempo pues] la confusión de éste causaría la mayor [des]gracia y desaire.

Y habiéndose éste presentado [al] maestro mayor, ascendiendo el primero a 310 pesos y el 2º de la *Levante* a 300, aprobó la junta, suspendió único punto en que debe ver tal su reflexión; y visto, por hallarlo muy conforme en dicha bien premeditada obra reflexionada por el señor presidente.

Impuesta la junta por dicho señor presidente del mal estado del armamento de la guarnición del bergantín de su mando, y la necesidad de su reemplazo, conferenciaron dichos señores cuanto sobre el particular puede tenerse presente; y advirtiendo de común acuerdo no debe ser reemplazado dicho armamento de cuenta de presente, se acordó se consultase a la superioridad para que aquélla, instruida de la fórmula y remedio que se debía tomar para el más pronto y mejor servicio del rey, que ha de reemplazarlas en la sala de armas de aquella capital, y pasado su importe por los oficiales al General Comisario de Guerra y Marina, /f. 55/ para que éste hiciese otra igual al departamento [que perteneciese la] compañía de los batallones [que] guarnece dicho buque, para

que en aquél formalicen el **cargarema** de ordenanza contra la gratificación de armas de dicho cuerpo.

Felipe Martínez [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo Smidts [rubricado].

LVII. En el puerto del Callao de Lima y en las barracas del rey, a seis de abril de mil setecientos noventa y nueve, el señor don Felipe Martínez, capitán de fragata de la Real Armada, comandante del bergantín *Limeño* y accidental de Marina de estos mares, convocó a junta con arreglo a ordenanza a los señores don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y ministro de Real Hacienda y Marina, don José Pascual de Vivero, teniente de navío y comandante del bergantín *Peruano*, al teniente de fragata don Pedro Cortázar y al alférez de navío don Ignacio Xavier de Roo, más antiguos de este apostadero; y juntos dichos señores, se trataron y acordaron los puntos siguientes.

1. Se presentó a la junta por el señor comandante las relaciones de obras de los bergantines *Limeño* y *Peruano* de resultas de la anterior y antecedentes campañas, con los avalúos de ordenanza hechos por el maestro mayor de maestranzas, y que importan el del primero de 1,113 mil pesos y el del 2º, 11,249 pesos.

Examinadas dichas obras y sus avalúos respectivos, acordó la junta la aprobación de éstas, avalúo y ejecución de cuanto prescribe para el *Limeño*. Y examinadas las obras del *Peruano* a vista del dictamen de su comandante y de los carpinteros y calafates de dicho buque con el reconocimiento del maestro mayor y de la junta, se acordó que la obra, según se expresa, toda indispensable, sin poderse excusar /f. 55v/ de ella, atendidas [roto] que exigen la más pronta necesidad de [roto] que el de que recorriendo la proa, se omita [roto] la si se ve que por no resultar mayor obra [pueda] ahorrarse algún tiempo en ello, dejando dicha [com]posición indispensable para otra precisa recorrida.

2. El citado señor comisario manifestó a la junta la [es]casez en los almacenes de marina de toda especie de clavazón y fierro, particularmente cabilla, platino y vergajón, no solo para las precisas obras de marina, sino para las de la plaza y artillería, agregando la carestía de la poca que se encuentra en los almacenes particulares de Lima y el ahorro y comodidad que ofrece la clavazón y demás fierro de dicha especie, llegado antes de ayer de Europa en la fragata de comercio nombrada la *Veloz*, comprándola inmediatamente por la Real Hacienda, antes de que la justen o atraviesen los revendedores del país.

La junta halló precisa la compra de las especies referidas para acopio de los almacenes, y con ventaja en el modo referido para la Real Hacienda; acordando su ejecución prontamente por no desperdiciar la ocasión que es el todo de la ventaja.

3. Habiéndose reconocido los víveres destinados para los dos bergantines, que debieron haberseles enviado a [roto] su antecedente campaña, [y que] hace tiempo se hallan guardados en los almacenes y barracas, y vistos por un reconocimiento de ordenanza por sargentos y oficiales de mar, bastante deterioro en ellos, se hicieron venir por peritos imparciales a los pulperos del Callao Francisco Vizcaya, Antonio Martínez y Antonio Rosendo, los que con un sargento y oficial de mar, acompañados de la junta, pasaron a reconocer prolijamente dichos víveres, de que resultó unánimemente lo siguiente.

Que la harina está buena y acondicionada, que el tocino está bueno sin otra necesidad que refaccionar su salmuera como se practicará; que el arroz y garbanzo todo está inútil, y parte del frijol; que el bizcocho está actualmente de consumo, aunque no da esperanza de alcanzar otros cuatro meses.

De cuya resultas acordó la junta deben venderse dichas especies averiadas y reponerse a su tiempo, haciéndose lo mismo con la mitad del bizcocho, para lo que, precedidos los avisos y órdenes del Superior Gobierno, deben darse las providencias correspondientes para que sea menos el perjuicio de la Real Hacienda.

4º. Se hizo presente a la junta por el señor comandante y comisario, no haber en los almacenes de marina repuesto /f. 56v/ alguno de planchas de cob[re] y particularmente en el día, para la habilitación [de los] bergantines, siendo muy rara la casualidad [el] poderlas hallar en este destino, y sólo tener con 200 o más planchas de buen servicio, aunque usadas, don José de San Martín,⁴⁵ que las trajo de Gua[yaquil] para forrar su embarcación y que a instancias que se le hicieron, condescendió en venderlas para el servicio de Su Majestad al precio de 8 reales libra, tomando toda la cantidad, inclusa la clavazón.

Determinó la junta su compra y acopio en los términos expresados, hallándolo muy útil al servicio por todo lo expuesto.

Felipe Martínez [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo [rubricado]. Pedro de Cortázar [rubricado].

f. 57. LVIII. [En el puerto del] Callao de Lima, en las barracas del rey, a nueve [roto] de mil setecientos noventa y nueve, el señor don Felipe Martínez, capitán [de fragata] de la Real Armada, comandante del bergantín *Limeño* y accidental de [Ma]rina de estos mares, convocó a junta con arreglo a ordenanza a los señores don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y ministro de Real Hacienda [y] Marina, don José Pascual de Vivero, teniente de navío y comandante del bergantín *Peruano*, [al] teniente de fragata don Pedro Cortázar y al alférez de navío don Ignacio de Roo, [roto] más antiguos de este apostadero; y juntos dichos señores, se trató y acordó lo siguiente.

Expuso a la junta el citado señor comandante con motivo de hallarse de dotación en el bergantín *Peruano* el piloto de esta carrera don José Yzuzquiza, tomado a su salida para Panamá por no haber pilotos del rey; y en el nombrado *Limeño* el de dicha clase don Gaspar Bejarano, buscado como primer piloto práctico de estos mares para la antecedente campaña, en que como en todas es preciso reconocer toda la costa y sus más pequeños surgideros; y que estando actualmente en uno de estos buques un segundo piloto del número, parecía oponerse al reglamento de los bergantines el tener primeros pilotos, aun conocida la necesidad de pilotos prácticos y que no puedan extraerse de otra clase que de los pilotos de altura de la carrera de este comercio por ser inexactos y sin los conocimientos necesarios los hombres rústicos de mar, como los que había en cada buque, y se han despedido, resultando el ahorro de catorce pesos de sueldos

45 Comerciante español avecindado en Lima, salió del país el 15 de marzo de 1822.

mensuales en uno de ellos /f. 57v/ y cortísimo el exceso en el otro [roto] número y clase de los que los dotan.

La junta, con fundado conocimiento de la necesidad de estos individuos, y con examen de la corta diferencia de sueldos, y que sobre lo mismo se determinó y consultó por la vía de ordenanza a la Dirección General de la Armada el acuerdo de la junta de veinte y nueve de enero del año antecedente. Acordó subsistiesen en sus destinos con el sueldo de 1° pilotos y ejercidos de segundos los referidos, con respecto a la precisa necesidad de ellos. Todas las razones expuestas en el citado acuerdo y la utilidad del sentido, mayormente cuanto el número de 2° pilotos y pilotines de la Armada, según las atenciones de sus destinos es aquí incompleto para estas dotaciones, resultando ahorro a la Real Hacienda, quedando adaptado el artículo 7°, del título 4°, tratado 3° de las ordenanzas generales, y el artículo 3° del mismo título para que prefieran en el cargo a todo pilotín del número, continuándose por este medio el mejor servicio del rey y del ahorro de la Real Hacienda, usándose sólo en los casos precisos /f. 58/ de pilotines habilitados o meritorios agregados al pilotaje; y dándose cuenta a Su Majestad, por la vía de ordenanza, como se hizo anteriormente.

Felipe Martínez [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. Pedro de Cortázar [rubricado]. Ignacio Xavier de Roo Smidts [rubricado].

En 13 de mayo de 1799 entró en el Callao la fragata de guerra *Santa Leocadia*,⁴⁶ del mando del capitán de navío don Antonio Gómez Barreda,⁴⁷ que tomó el mando del apostadero.

LIX. En el puerto del Callao de Lima, en las barracas del rey, a diez y ocho de mayo de mil setecientos noventa y nueve, el señor don Antonio Gómez Barreda, capitán de navío de la Real Armada, comandante de la fragata *Leocadia*, y actual de Marina de estos mares, convocó a junta según ordenanza a los señores don Felipe Martínez, capitán de fragata y comandante del bergantín *Limeño*, don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y ministro de Real Hacienda y Marina, don José Pascual de Vivero, teniente de navío, comandante del bergantín *Peruano*, y el de igual clase, don Dionisio Montalvo, más antiguos en este apostadero; y juntos dichos señores, se propuso y acordó lo siguiente.

El referido señor comandante hizo presente a la junta, a solicitud de los comandantes

46 Construida en El Ferrol en 1787, montaba 26 cañones de 12 y 8 de de 6 libras. Arribó al Apostadero en 1800, perdiéndose el 16 de noviembre de ese mismo año en la península de Santa Elena, actual Ecuador.

47 Santander 1750 – San Fernando 1826. Sentó plaza de guardiamarina en El Ferrol en 1766, sirviendo luego en diversos buques y campañas. En mayo de 1799, siendo capitán de navío, arribó al Callao al mando de la *Santa Leocadia* y asumió el mando del apostadero. A mediados de 1800 zarpó con la *Cástor* y la *Orué* para buscar buques ingleses en la zona de Galápagos, llevando a cabo luego una comisión en la zona de Arica. Tras perder la fragata retornó a España y fue nombrado jefe del Arsenal de La Carraca, cargo que ejerció hasta 1813.

de los bergantines del rey y del comisario ministro de Marina, la precisión de establecer el reglamento de instrucción de once de febrero de mil setecientos noventa y siete, adicional al título 6°, tratado 6° de las ordenanzas generales de la Armada, y que ordena el método últimamente mandado por Su Majestad sobre el modo uniforme que ha de observarse para la manutención de los generales, /f. 58v/ comandantes y oficiales embarcados de [roto] o de transporte en los buques de la Real Armada, cuyo pie acaba de llegar del Río de la Plata la fragata de su mando, *Santa Leocadia*. Estando los buques de este apostadero del Callao bajo el antiguo método [y pre]cisándose arreglar y uniformar a aquél por estar bajo [las] mismas leyes y policía de ordenanza que rigen a todo el Cuerpo de la Armada, para cuya mejor policía, subordinación y disciplina ha variado el rey la sumministración de las mesas a bordo por los comandantes, dando las gratificaciones personalmente a la oficialidad bajo las reglas establecidas en los artículos de la citada real instrucción y reglamento. No siendo obstáculo para que se verifique en este apostadero el carecer de ejemplar remitido a la Comandancia de Marina de él por el Excelentísimo señor Ministro, porque existe la orden del Excelentísimo señor Director General de la Armada de once de abril del mismo año en que manda se establezca, aunque no remitió el ejemplar que cita, y porque sucedió lo mismo en el Río de la Plata y lo estableció aquel comandante de marina, con solo dicha orden, y el primer ejemplar impreso que particularmente tuvo aquel Comandante de Marina según presencié en el comandante, siendo ahora aquí mayor motivo la llegada de dicha fragata, cuyas listas lo confirman, y el ejemplar reimpresso en la Habana y autorizado por el teniente general don Juan Araoz, comandante general de aquel departamento, que presenta aquí el comandante del bergantín *Peruano*, que lo hubo particularmente, y es igual al que rige en el Río de la Plata, establecido como acreditan las listas /f. 59/ de la fragata, bajo las reglas y reales órdenes que ordenan a los comandantes de marina los abonos según Europa y América, y el reglamento de tres de noviembre de mil setecientos noventa y cinco que aquí rige y establece el aumento de peso y medio por escudo o de la mitad más que lo señalado para los viajes de la América Septentrional y al Río de la Plata para los de estos dominios y los de Asia. Agregándose ahora a las causas de uniformidad, policía y disciplina de ordenanza el desorden y confusión que causaría en los buques y en este Ministerio de Marina la variación de métodos y de su costumbre y razón.

La junta halló precisa la uniformidad, policía y disciplina de todos los buques de este apostadero según se expresa y establecen el método mandando en el citado último reglamento, en cuyo pie ha venido la fragata *Leocadia*. Y con arreglo a lo determinado por Su Majestad en el reglamento que rige de tres de noviembre de mil setecientos noventa y cinco se establezca en los términos expresados, con lo que alterando sólo el método, queda en su fuerza y vigor el cumplimiento de cuanto el rey ordena en este punto, verificándose por el citado señor comandante de Marina el parte correspondiente a la vía reservada de ello, en cumplimiento de la obligación de la Junta de Marina de este apostadero en una parte tan /f. 59v/ esencial de la ordenanza, remitiéndose copia de este acuerdo al Excelentísimo señor virrey [roto] correspondientes a su cumplimiento

desde primero de junio próximo.

Antonio de Barreda [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. Felipe Martínez [rubricado]. Dionisio Montalvo [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado].

LX. En el puerto del Callao de Lima, a bordo de la fragata *Santa Leocadia*, en veinte de mayo de mil setecientos noventa y nueve, el señor don Antonio Gómez Barreda, capitán de navío de la Real Armada, comandante de dicho buque y actual de Marina de este apostadero, convocó a junta con arreglo a ordenanza, a los señores don Felipe Martínez, capitán de fragata y comandante del bergantín *Limeño*, don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y ministro de Real Hacienda y Marina, don José Pascual de Vivero, teniente de navío y comandante del bergantín *Peruano*, y el de igual clase, don Dionisio Montalvo, más antiguos de este apostadero, convocados para el reconocimiento anteriormente hecho de las obras que necesita la fragata de su mando y aprobación del presupuesto y avalúos de ella siguientes.

Relación de obras Desaforrar de madera y cobre de ambas bandas para clavar /60/ [roto] por hallarse toda la clavazón enteramente [podri]da por el forro del cobre y volver a forrar de nuevo [roto] y clavar otra vez el forro viejo de cobre descarnando antes una collada de estopa⁴⁸, y ponerle otra nueva por[que lo] necesita así; calafatear de nuevo las cintas y obras muertas de ambas bandas de popa a proa y desclavar los pies de los jardines y demás.

Proa. Para calafatear las costuras del branquete⁴⁹ y los asientos de las curvas, bandas, es necesario desempernar las curvas, perchas, bancon..., pies de ansios? de las serviolas, y desclavar las almohadas y tacos de entrebandas, y finalmente desarmar la proa y volverla a armar.

Obra interior de bodega. Hacer dos pies de carnero,⁵⁰ ... la caja de balas y componer el sollado para los cables.

Ídem en el sollado. Labrar y colocar la carlinga del bauprés, varios tablones y barrotines. Ídem en el combés. Desguazar, labrar y colocar varios tablones, componer el fogón, el horno, algunos cuarterones y brazolas, levantar la caja de bombas para el alivio del calafate, labrar un taco para el escobén y varias barras del cabrestante.

Castillo. Labrar y colocar un puntal del propao de proa, desempernar las serviolas para levantarlas, echar fuera el choque... para registrar el saltillo de proa y dar alivio al calafate para su estopeo.

Pasamano. [roto] labrar y colocar una pieza de franela /f. 60v/ [roto] nil y varios tablones [para] el alcázar, encapando y calafateando la chapa...

Arboladura, Hacer una verga de velacho, otra de sobremesana, dos de alas de gavia, encapar los palos y poner al timón dos machos de bronce.

Para dar quilla. Poner las soleras al pie de los bordones de los palos, apuntalar y marisar

⁴⁸ Última estopa que se embute en cada costura.

⁴⁹ Parte de la roda.

⁵⁰ Puntales que, desde la escotilla, por proa y popa, bajan hasta la sobrequilla.

las cubiertas, formar un cartabón⁵¹ en el alcázar, para resguardo de la camareta, para la portería y demás faenas de maestranza para dicha operación.

Valor de los efectos que hay en almacenes y cuyo gasto se excusa ahora, comprendiéndose para ella las alfajías⁵² que sirven de blindas en el Callao y el papel sellado o bulas de Lima para el forro del obenque.

	Pesos
Por alfajías, perchas y demás maderas para forrar vergantines y apuntalados	3,805
Por la estopa, planchas de cobre, clavazón de fierro y bronce, plomo, machos de bronce del timón y otros efectos mencionados de consumo que hay en almacenes.	3,289

Valor de los efectos que se necesitan comprar y demás gastos efectivos /f. 61/ [para] dicha obra.

[roto] cucharn....., clavazón de fierro desde [roto] pulgada hasta 9 inclusive, hechura de estopa, brea, alquitrán, grasa, sebo en pan, pa [roto]te, saleas, estoperoles, plomo, lienzo, cal, fierro, cavilla⁵³ y composición de las planchas que se quitan del forro y vuelven a colocarse.

Por los jornales de carpinteros, calafates, aserradores, albañiles, herreros, armeros,... y farolero	8,612
	18,555
	44,261

Los cuarenta y cuatro mil doscientos sesenta y un pesos que manifiesta este presupuesto con la relación de obra que comprende, aprobó la junta, hallándolo todo arreglado, acordando su aprobación para que le señor comandante dirigiese el presupuesto original al Excelentísimo señor virrey a los efectos de ordenanza.

Antonio de Barreda [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. Dionisio Montalbo [rubricado].

f. 61v. En el puerto del Callao de Lima, [en las barracas] del rey, a veinte y cinco de junio de [mil] setecientos noventa y nueve, el señor don [Antonio] Gómez Barreda, capitán de navío de la Real Armada, comandante de la fragata *Santa Leocadia* y actual de Marina en este apostadero, convocó a junta conforme a ordenanza, a los señores don Felipe Martínez, capitán de fragata y comandante del bergantín *Limeño*, don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y ministro de Marina y Real Hacienda, don José Pascual de Vivero, teniente de navío, comandante del bergantín *Peruano*, el de igual clase don Dionisio Montalvo, más antiguos de este apostadero; y juntos dichos señores, se propusieron y acordaron los puntos siguientes.

⁵¹ Cierre a proa y popa del cubichete que impide el ingreso de agua.

⁵² Tipo de madera.

⁵³ Pedazo de fierro o madera que cumple funciones de clavo entre dos trozos de madera o fierro.

1. El referido señor comandante, a consecuencia de haberse presentado anteriormente a la junta una instancia de don José María Berdugo, solicitando se le comprasen varias piezas de construcción de excelente clase y calidad que tiene almacenadas en el pueblo de Bellavista, proponiendo venderlas con la rebaja de la cuarta parte del total de su valor; y habiendo presentado el examen por la misma junta de dichas piezas y su reconocimiento, de que resultó ser de excelentes y de las que no tiene el rey en sus almacenes, por lo que se comisionó para su avalúo al maestro mayor de maestranzas y que se ejecuta en los términos siguientes con las formalidades de ordenanza y según manifiesta la copia que a continuación se expresa.

Avalúo hecho por el alférez de fragata graduado y maestre mayor de maestranza, León Aicardo, con los capataces / f. 62/ [roto] expresadas.

	Pesos reales
Una busarda ⁵⁴ de guachapelí de dieciséis codos de largo, 20 pulgadas de ancho y 16 de grueso en ciento y cincuenta pesos	150
Otra ídem de ídem de 6 codos, 18 pulgadas y 11 de grueso en ídem	150
Otra ídem de ídem de 11 codos, 18 pulgadas y 11 de grueso en ídem	150
Otra ídem de ídem de 10 1/2 codos, 21 pulgadas y 11 de grueso en ídem	150
Otra ídem de ídem de 8 codos, 16 pulgadas y 11 de grueso en sesenta pesos	60
Otra ídem de ídem de 72 codos, 18 pulgadas y 16 de grueso en 80 pesos	80
Un pie de roda de ídem de 9 codos, quince pulgadas y 12 de grueso en ídem	80
Una ídem de ídem de cedro de 9 codos, 17 pulgadas y 11 de grueso en ídem	80
Una busarda de guachapelí de 6 codos, 15 pulgadas y 11 de grueso en setenta pesos	70
Una ídem de ídem de 6 codos, 14 pulgadas y 11 de grueso en ídem.	70
Otra ídem en todo lo mismo en	70
Cinco curvas de cedro y guachapelí a veinte y cinco pesos cada una.	125
Seis cepos de moral y guachapelí a treinta y seis pesos y seis reales cada uno.	220 4
	1525ps 4rs

Los mil quinientos veinte y cinco pesos cuatro reales que importa este avalúo según se manifiesta, es el valor que hemos graduado de las referidas piezas que son de completa satisfacción según su calidad. Callao, /f. 62v/ 15 de junio de mil [setecientos noventa y nueve]. Don José Díaz. José Yzquierdo.

La junta, con previo conocimiento [de las ma]deras, su utilidad y no tenerlas el rey en sus almacenes, y a vista del avalúo de [roto] ser muy útil el comprarlas para las [ilegible] de este apostadero, pareciendo por ello ser su costo y todas las circunstancias muy ventajoso al servicio del rey el hacerse de estas piezas de construcción muy raras en su especie y que por consiguiente producen grande utilidad para lo sucesivo, tanto para las atenciones de los buques del rey, como para las de los particulares, a quienes en el caso se auxiliaren, con grandes ventajas en su venta a la Real Hacienda. Por lo

⁵⁴ Pieza curva de madera, normalmente usada en la proa.

que acordó la junta la compra de todas éstas bajo dicho avalúo, rebajadas la cuarta parte de su total valor, como conviene el interesado, y empleando en dicha compra, parte del valor de los cuarenta quintales de cera vendidos por sobrantes en almacenes, según consta de la junta del año antecedente, y cuyo caudal existe en el Ministerio de Guerra y Marina, a quien se remitirá copia de este acuerdo para que se verifique esta compra y su pago, precedido el que conduzcan las piezas a los almacenes de marina, costeándose por dicho Ministerio la conducción que deberá pagarse del citado caudal, todo con las formalidades de ordenanzas.

2°. Hizo presente a la junta el señor comandante, el presupuesto para la carena que necesitan la lancha /f. 63/ [roto] en los términos siguientes.

Lancha. Arreglar las chumaceras, labrar y colocar varias tablas del fondo y reclavarlo, estopear de quilla a borda de popa y proa y colocar algunas ligazones.

Valor de los efectos que hay en los almacenes

	pesos reales
Maderas para las chumaceras y tablas que salgan del fondo	30
Estopa, brea, alquitrán, clavazón y lona	162
	192

Ídem de efectos que se necesitan comprar y gastar

Ligazones y sebo	15
Jornales de la maestranza y aserradero	128
	143

Bote. Hacer de nuevo las regalas, busardas, durmientes, paramola, cerretas,⁵⁵ cintas, vocales y varias hiladas de tablas de los fondos, ocho ligazones, el timón y hembras, reclavar el fondo y estopear de todo de quilla a borda.

Valor de los efectos que hay en los almacenes

Maderas para regalas y demás piezas dichas	100
Estopa, brea y alquitrán y clavazón	122
	222

f. 63v. Valor de los [efectos] que se necesitan comprar y gastar

	pesos reales
Ligazones	24
Jornales de carpinteros, calafates, aserradores y herreros	194
	218

La junta halló precisa dicha obra y arreglado su presupuesto, acordando su ejecución, dándose [por] el señor comandante las providencias correspondientes.

Antonio de Barreda [rubricado]. José Manuel de Tagle Isásaga [rubricado]. José Pascual de Vivero [rubricado]. Dionisio Montalvo [rubricado].

⁵⁵ Perchas.

f. 64. [En] la Comandancia General de Marina [en el puerto] Callao de Lima, el 15 de julio de 1799, el señor don Tomás de Ugarte y Liaño,⁵⁶ brigadier de la Real Armada, comandante en jefe nombrado por Su Majestad de este apostadero, determinada la continuación de la junta en él con arreglo a ordenanza, nombró dicho señor, como presidente de ésta, por vocales a los señores don Antonio Barreda, capitán de navío y comandante de la fragata *Santa Leocadia*, don Felipe Martínez Manrique, capitán de fragata y comandante del bergantín *Limeño*, don José Manuel de Tagle, comisario de Guerra y ministro de Real Hacienda y Marina, don José Pascual de Vivero, teniente de navío y comandante del bergantín *Peruano*, y por ahora al de igual clase y comandante de la fragata *Princesa*⁵⁷ don Jacinto Caamaño, eligiendo al alférez de navío don Ignacio Xavier de Roo por primer ayudante secretario interino de esta Comandancia General. Acuerdo celebrado en primera junta de apostadero del Callao de Lima, en sesión de 4 de agosto de 1799.

Presentada a la junta celebrada hoy la relación de obras de maestranza que de resultas de su campaña desde San Blas y Acapulco necesita la fragata de aquel apostadero la *Princesa*; con el presupuesto de avalúo de su costo que asciende a dos mil quinientos diez y seis pesos, formado por el alférez de fragata graduado y maestro mayor de maestranza de este apostadero, don León Aycardo, igualmente que la exposición de su comandante para el reemplazo de sus consumos y velamen en que por la gran escasez de lona de aquel apostadero salió al mar, y para volver a navegar pedía se le hiciese nuevo el segundo juego de velas, así como un /f. 64v/ repuesto de este género para aquellos buques que [roto] algunos desvenados por habilitar aunque más [roto].

1º. Resolvió la junta, en vista y examen de todo, que con presencia de las atenciones de este apostadero y [de los] escasos repuestos de sus almacenes de marina, que [a la] fragata *Princesa* se le hagan las precisas pequeñas obras de maestranza que necesita y expresa la relación del presupuesto que se le juzgan las exclusiones de su pendiente y composición de velamen de uso, y que se le remplace de las velas de respeto que necesiten exclusión con lona del algodón fabricada en este reino las principales, y lienzo brin las menudas. Terminando la junta este punto, con prevención de su comandante, que respecto a no ser árbitra ni poder disponer de los pequeños repuestos de este apostadero para las necesidades del de San Blas, a cuyo comandante de marina correspondía

56 Brigadier de la Real Armada, arribó al Callao a mediados de 1799 como comandante del Apostadero del Callao, con atribuciones semejantes a las de un capitán general de departamento. En esa condición organizó las funciones de la Real Armada en el Departamento Marítimo del Callao, cuya jurisdicción iba de Veraguas, en Panamá, al extremo sur del continente. En el ejercicio de sus funciones tuvo continuos roces con el virrey Avilés en lo referente a la intromisión de este último en los temas del fuero de Marina. Fue ascendido a jefe de escuadra en 1803 y se le ordenó regresar a Cádiz custodiando casi un millón y medio de pesos de la Real Hacienda y de particulares. Sin esperar a su relevo, el brigadier Joaquín de Molina, zarpó del Callao el 3 de abril de 1804 al mando de cuatro fragatas que, debido a los daños causados al doblar el Cabo de Hornos, tuvieron que arribar a Montevideo a principios de junio. Por motivos de salud, Ugarte permaneció en dicho puerto cuando las fragatas zarparon hacia Cádiz, falleciendo poco después.

57 Montaba 22 cañones de 8, 6 de 4 y 2 pedreros de 2 libras. Estaba asignada al apostadero de San Blas, fue enviada al Callao para llevarle a cabo diversas reparaciones.

solicitar del señor virrey de Nueva España las providencias para surtimiento de los almacenes de aquel sitio, recurriese con tan justa solicitud nacida únicamente de su eficaz deseo en bien de aquel Cuerpo de Armada al señor virrey de este reino, quien providenciaría en vista de tan urgente necesidad lo que tuviese a bien.

2°. Presentada a la junta la instancia del primer piloto particular don Gaspar de Bejarano, embarcado en el bergantín *Limeño* con el cargo de primero y como práctico de este buque en que de su clase sólo hay él y un pilotín habilitado, solicitando se le haga el abono de la media gratificación personal que le corresponde como primer piloto particular empleado en el servicio por la real orden de 6 de junio de 97 y ratificada a su favor con la de 4 de septiembre siguiente que establece igual gracia, así para /f. 65/ segundos pilotos de la Armada embarcados [con ran]go de primeros en los buques de guerra, y sirviendo Bejarano estos abonos desde el establecimiento en este apostadero del nuevo reglamento porque son adición a las dichas reales órdenes, y según lo ha solicitado desde aquel tiempo en que se aguardó la resolución de este señor comandante en jefe que estaba próximo a llegar.

Halló la junta conforme la solicitud del expresado piloto y que por las citadas reales órdenes que expresamente le comprenden en el caso, por todas las circunstancias de su empleo y servicio, debía abonársele y continuársele la media gratificación personal desde primero de junio antecedentes en que está aquí establecido el reglamento.

3°. Últimamente hizo presente a la junta el citado señor presidente la absoluta necesidad en que estaban los almacenes de este apostadero, servidos hoy por el solo guardalmacén de artillería y de marina, don José Cendejas, de un interventor oficial de guerra, que con arreglo al artículo 701, título 3° de la ordenanza de arsenales y entre otros el 117 de tratado 6°, título 7° de las generales de la Armada, hiciese el servicio de ayudantes subinspector para todas las intervenciones de este importante ramo, así de consumos como exclusiones, colocación y conservación de efectos y demás policía y disciplina, prevenida por Su Majestad en sus citadas reales ordenanzas.

f. 65v. La junta halló absolutamente preciso el [nombra]miento de este oficial interventor como [roto] así por los citados artículos para la seguridad del mejor servicio del rey en tan importante punto.

Lima, 4 de agosto de 1799. Tomás de Ugarte y Liaño. Antonio Barrera. Felipe Martínez. José Pascual de Vivero. Jacinto Caamaño. Es copia del original; de que certifico. Ignacio de Roo Smidts [rubricado].

Sus originales se dirigieron a la corte con oficio n° 8.

f. 66. Segunda junta de apostadero del Callao, celebrada el 16 de agosto de 1799.

Convocados por el señor presidente a la casa del señor capitán del puerto del Callao, interina habitación del señor don Tomás de Ugarte y Liaño, brigadier y comandante en jefe de Marina, los señores vocales que con arreglo a ordenanza forman esta junta, acordaron en sesión de hoy los puntos siguientes.

1°. Que respecto a hacer presente el señor Comisario la notable económica diferencia de 49 a 60 pesos fuertes por cada pieza de lienzo burí, si se toman las 131 únicas que

se hallan en este país en casa del comerciante don José Tafur, se verifique la compra de toda la partida; pues aunque en nuestro almacén tan desprovisto hoy de este género, como preciso para el menudo velamen de bajeles, no son necesarias en el día más que 70 piezas para las indispensables atenciones de 46 a la *Princesa*, ya acordadas en 1ª junta, 5 a la *Leocadia*, 4 a los bergantines y 15 para pago del préstamo que en mayo último nos hizo el falucho del Resguardo de este puerto, está visto que en dichas 70 de actual urgencia se consigue el ahorro a la Real Hacienda de 770 pesos.

f. 66v. 2°. Que respecto no haber en los almacenes de marina ni en este país lanillas de colores propios para los juegos de banderas que necesitan para hacer señales las fragatas *Princesa* y *Castor*, desprovistas hoy absolutamente, y los bergantines *Limeño* y *Peruano*, que las pocas que tienen están de exclusión y como género del país ser el menos costoso que puede suplir por aquellas el tocuyo, se compren por el señor Comisario 200 varas que se calcula para las 92 banderas y 20 gallardetes, y sin la menor demora se provean los 4 buques de su respectivo juego, absolutamente indispensable en los 3 para sus ocurrencias y gobierno en la próxima salida al mar; y en la fragata comandanta para el régimen y disciplina del puerto.

3°. Que aunque es una de las excelentes calidades de este puerto estar libre de turbonadas, siendo tan frecuentes en otros del mar Pacífico y sobre sus costas, se provea de conductor eléctrico a todo bajel del rey que salga al mar, pues además de ser de reglamento lo lleven, nos ha demostrado la experiencia su absoluta necesidad de preverse, y por este único medio, de aquel evidente riesgo y considerables daños que ocasionan los rayos.

4. Que siendo conveniente en este almacén general de marina el repuesto de betunes para las precisas obras de los bajeles del rey, y hacer presente el oficial encargado del ramo de ingenieros en papel fecho el día 13 que dirigido al señor presidente ha mandado se lea, el costo /f. 67/ de [roto] pesos quintal que tuvo la partida tomada últimamente, cuando ahora se presenta la económica proporción de comprar a don Víctor Angulo 120 a 14½; acordaron los señores vocales se compren por el conocido ahorro que resulta y la buena calidad reconocida por los peritos de este preciso efecto.

5°. Que careciéndose absolutamente en estos almacenes de marina de madera de guayacán, indispensable para el obrador de motonería, y exponiendo en su papel de hoy el citado oficial de ingenieros que el mismo dueño de los betunes, don Víctor Angulo, tiene una partida de este género, cuya buena calidad reconocida y valuada por peritos importa 1500 pesos, se compre así porque hace falta hoy para componer las piezas excluidas de los buques que salen al mar, como para el necesario repuesto de alguna más que debe haber en este almacén general y cuadernales a la *Leocadia* en su faena de dar la quilla.

6°. Que pues el presupuesto formado para la carena de la *Leocadia*, creyéndola en mejor estado sus fondos, ascendía a veinte y siete mil pesos en plata, y según expone el señor ministro de Real Hacienda se han invertido ya 25 mil, cuando apenas ha descubierto su quilla por estribor, en cuya banda, aunque tal cual tablón ha sido preciso mudar, se ha visto el malísimo estado de su pernería de fierro reducidas a 2 pulgadas muchas de

sus piezas de 10, y otras disminuidas en su grueso /f. 67v/ a más de la mitad; acuerdan los señores vocales continuar la carena con la mayor economía posible para evitar un incidente desgraciado de irse a pique como últimamente acaeció a la fragata *Calipso* al desembocar la canal de Bahama.

7°. Que como el certificado que con su instancia presentan los segundos cirujanos de los buques con cargo de primeros, visado por el señor don Miguel Sapiaín, capitán de navío y comandante de la fragata del rey *Pilar*, en cuya firma precedida confrontación con otras que aquí existen, no hay duda se ve asignada gratificación entera de mesa a los de esta clase cuando a los 2° pilotos con semejante encargo les concede Su Majestad media por real orden de 3 de octubre de 1797, y cabe en la posibilidad que no siendo todo aquel documento de letra o propio puño de dicho señor, pudiera el copista haber tenido equivocación que motiva tan notable diferencia, se acordó por los señores vocales que ínterin esta aclaración, exenta de dudas, se les abone media.

8°. Que siendo absolutamente necesarios en la secretaría y archivo de esta Comandancia de apostadero nuevamente establecida por Su Majestad, los muebles del rey de que están provistas las de las demás capitanías generales de departamentos, como mesas con sus carpetas, estantes con sus cajas de hoja de lata que previene la ordenanza, sillas, tinteros, mampara y cristales para los bastidores de sus ventanas; acordaron se fabriquen dichos muebles de madera de nuestros /f. 68/ almacenes, procediendo a su ejecución en la debida economía, e inventariándose todo al cargo del primer ayudante secretario interino de ella, don Ignacio de Roo y Smidts.

9°. Que para cortar de raíz los repetidos robos al rey del local abierto de esta playa próximo al castillo que sirve de defensa a este puerto donde se hallan barracas con varios efectos de marina y obradores de carpintería, serradores, arboladura, corcha de cables, carena de embarcaciones menores y demás atenciones de un arsenal, se cierre inmediatamente y con la brevedad que importa a evitar fraude a la Real Hacienda, este terreno del frente occidental del citado castillo con una estacada, no de menor altura que tres varas, que aunque corta con respecto a los demás arsenales del rey, es la posible al intento sin embarazar los fuegos de la fortificación y cuya primera mitad conviene para su duración que sea de tapia mezclada de piedra gruesa de abundante lastre contiguo; para todo lo cual se pida al señor virrey de este reino uno de sus ingenieros de ejército que asociado con el oficial encargado del ramo de construcción formen el presupuesto de esta indispensable y ventajosa obra, presentándose desde luego a Su Excelencia el plano del local necesario, en el cual, respecto a hallarse en su centro tres barracas propias de particulares, se dirija por ahora /f. 68v/ la estacada en disposición que queden fuera de su re[cinto] ínterin Su Majestad, en vista del parte que se le dé, esté en [roto] bo, resuelva su compra para otros objetos precisos de marina o sustitución en diverso paraje que no embarace ni perjudique su inmediación por un inevitable descuido de sus dueños con el fuego.

10°. Que mediante hallarse en el hospital de Marina de Bellavista tres de sus salas vacías en el día, y una ocupada con más de 80 camas, distantes entre sí dos pies a corta diferencia; ya que felizmente no urge hoy tal proximidad con los 120 enfermos

que existen, se las dé mayor extensión en beneficio de su salud y despojo de este establecimiento bajo la regla de 7 pies que deben distar unas de otras respiraciones; pues según los mejores autores médicos y práctica de buenos hospitales nacionales y extranjeros es la conveniente; sin que por esta alteración, que mejorará aún más este aseado y asistido hospital, resulte nuevo gasto a la Real Hacienda, porque la media docena más de sirvientes que se necesitan para el aumento de las dos salas contiguas a la muy ocupada hoy, deben ser de los individuos de marinería embarcada en los buques de ese apostadero, a quienes se abonará su ración y sueldo como a bordo, y servirá esta caritativa ocupación de mérito para sus ascensos.

11°. Que pues se concluye en la próxima semana el asiento de medicinas del citado hospital de Bella- /f. 69/ [vista] y bajeles de guerra de este apostadero se fijen [carte] lones en Lima para el 27 del corriente, teniendo presente la junta el mérito que expone en su representación el actual contratista.

12°. Que vista de la notable diferencia que se advierte en las relaciones de jornales de maestranza de este apostadero con el de San Blas, manifestadas por el señor presidente con propuesta de un nuevo arreglo ahorrativo a la Real Hacienda por las fundadas razones que dicho señor expone de diverso y mejor clima éste que aquél, y no de considerable mayor costo para subsistir un cualquiera menestral con su familia, teniendo igualmente en consideración las actuales graves urgencias del Estado; opina la junta se forme por el oficial encargado del ramo de ingenieros, don León Aicardo, un nuevo plan de jornales a los individuos matriculados de este país por el mismo método que el de los demás arsenales del rey, esto es, señalándoles a cada uno según su grado de suficiencia el número de reales a que sea acreedor, pues advirtiéndole el señor presidente que los que regentan los trozos de maestranza o llámenseles capataces, disfrutan lo mismo que la mayor parte de sus subordinados, nada se presenta a éstos de esperanza a mayor ventaja en goce, y así no es de creer se /f. 69v/ esfuercen a hacer mejor y más breve su trabajo [roto] a salir del día que es contribuir a uno de los mayores dispendios de las obras del rey en jornales más vencidos.

Lima, 16 de agosto de 1799. Tomás de Ugarte. Antonio Barreda. Felipe Martínez. José Manuel de Tagle. José Pascual de Vivero. Jacinto Caamaño. Es copia de su original; de que certifico. Ignacio de Roo Smidts [rubricado].

Sus originales se dirigieron a la corte con oficio n° 11.

f. 70. Tercera junta de apostadero del Callao, celebrada en Lima el 27 de agosto de 1799. Convocados por el señor presidente don Tomás de Ugarte y Liaño, brigadier y comandante en jefe de Marina, a la casa de su habitación los señores vocales que con arreglo a ordenanza forman esta junta, acordaron en sesión de hoy los puntos siguientes.

1°. Que respecto a haberse practicado las previas diligencias para el remate del asiento de medicinas que se han de consumir en el hospital de Bellavista y buques de Su Majestad, se publique a voz de pregonero según estilo y dadas las doce se aperciba de remate; lo que ejecutado, y no habiendo comparecido otro postor que el mismo don Luis Montes, anterior asentista de este ramo, fueron los señores unánimemente de acuerdo

que se aceptase su postura con arreglo a la memoria de efectos y precios que manifestó, sin descuento alguno, por el tiempo de cinco años como en su instancia pide, bajo la expresa calidad de que si durante este tiempo se ajustase paz con la nación británica, publicada que sea solemnemente en esta ciudad, debe correr desde el mismo día la rebaja del 20 por ciento contenida en su anterior contrata, con la precisa circunstancia de dar sus seguras fianzas /f. 70v/ y que en esta conformidad se proceda a la exte[nsión] de la contrata, de la que se sacarán dos testimonios, [el uno] que ha de quedar archivado en esta comandancia general, y el otro que debe parar en la Comisaría de Marina para su ejecución y cumplimiento.

2°. La solicitud del doctor don Cristóbal Montano, asesor de este apostadero y marina, reducida a que se le asigne el sueldo fijo que debe gozar en cumplimiento de la real orden de 24 de mayo de 1797. Leídos los documentos con que acompañó e instruyó su representación y con maduro examen de este punto, se acordó uniformemente que mediante a la mayor carestía de este país con respecto a anteriores épocas y tener el interesado que desprenderse de muchos negocios de propia utilidad y confianza pública para quedar desembarazado el mejor desempeño de esta asesoría desde el día 15 de julio próximo anterior en que se estableció esta comandancia general, con cuyo auxilio conceptúan los señores vocales podrá subsistir con una moderada decencia, bien entendido que por ahora y en tanto que merece la real aprobación sólo ha de percibir la mitad del señalado sueldo fijo, esto es cincuenta pesos fuertes mensuales.

f. 71. 3°. Que en consecuencia de la instancia verbal que el comisario de Guerra y ministro de Marina hace para tratar de un punto tiempo hace cuestiona[ble] acerca de la gratificación que el rey concede a los depositarios de sus caudales, se pida de oficio al señor virrey de este reino los autos fechos en el año de 1796 que se pasaron a manos de Su Excelencia en 18 de enero del mismo, según consta de la copia de junta de este apostadero celebrada en 17 de él.

4°. Que siendo absolutamente preciso para el desempeño de los varios asuntos marítimos de esta comandancia general no menos que para el decoroso uso de su jefe un bote de navío de 74, que con arreglo a ordenanza debe también servir en las comisiones de la mayoría de este apostadero, se construya inmediatamente, tripule y vista con la decencia correspondiente al objeto que se destina y que está en práctica en toda comandancia de marina con arreglo a los artículo 108, tratado 2°, título 3°, y 102, título 4° del mismo tratado de nuestra ordenanza.

Lima, 27 de agosto de 1799. Tomás de Ugarte y Liaño. Antonio Barreda. Felipe Martínez. José Manuel de Tagle. José Pascual de Vivero. Es copia de su original; de que certifico. Ignacio de Roo Smidts [rubricado].

f. 71v. Cuarta junta de apostadero del Callao, celebrada [en] Lima el 7 de septiembre de 1799.

Convocados por el señor presidente don Tomás de Ugarte y Liaño, brigadier y comandante en jefe de Marina, a su casa de su habitación, los señores vocales que con arreglo a ordenanza forman esta junta, acordaron en sesión de hoy los puntos siguientes.

1. Que respecto la dilación que contesta el virrey en su oficio fecho en 26 de agosto de 1799 para la estacada del recinto que sirve de arsenal en el Callao cuya obra considerada indispensable acordó esta junta en sesión de 16 del mismo punto 9 se ejecutase con la posible brevedad, así por los ahorros que resultarán al Real Erario, como en debida precaución de incendios y conocido obstáculo a robos; se provea interinamente una guardia mandada por sargento que, alojada en el cuarto del almacén n° 5, mantenga dos centinelas, uno a la parte oriental o de la mar de los 8 que sirven de depósito de efectos y pertrechos de Marina; y otro, a sus espaldas u oriental, que ambas son hoy camino abierto del público, y que además de este interino, aunque no del todo suficiente recurso, se destinen por indivi /f. 72/ [duos] de mar de la tripulación de los buques surtos en [la b]ahía que sean de la mayor confianza para cabo y [g]uardianes del local que celarán alternativamente día y noche la seguridad de aquel puerto, en el cual como que provisionalmente hay comisionado un contador de navío para revistar la maestranza empleada en los diversos trabajos de carena de embarcaciones menores y otros de los buques de Su Majestad, se le encargue ratifique a diversas horas sus listas de vista a los operarios sin separarlos de sus trabajos del mismo modo que lo hará el maestro mayor, don León Aicardo, como oficial encargado del ramo de ingenieros, a fin de asegurarse de su existencia, y que el Real Erario no se grave abonando jornales mal vencidos a los que se separen de su obligación, por no haber puertas que los contengan.

2°. Que con arreglo a los artículos 46 y 47 de la ordenanza de arsenales, y en vista de la instancia del nuevo asentista de medicinas, don Luis Montes, que presenta como fiador abonado de este comercio, don Cristóbal Azpilcueta, se lo reciba y de cuenta a Su Majestad por la vía reservada de Marina para su aprobación.

3°. Que en consecuencia de lo acordado en el punto 12 de la 2ª junta y con presencia de la propuesta del oficial encargado del ramo de ingenieros, reflexionando /f. 72v/ las graves consecuencias que pudieran ocurrir de la conclusión de carena de la *Leocadia*, se contin[uará] hasta entonces abonando a los individuos de maestranza los mismos crecidos jornales casi sin distinción que hasta aquí, y que seguidamente se reviste esta matrícula para cuando vuelva a necesitar el rey de algunos de sus individuos, abonarles jornal del nuevo plan propuesto como eventual, así en buques del rey como de comercio, dando cuenta a Su Majestad para su real aprobación.

4. Que resuelto por el virrey de este reino en 7 de septiembre de 97 se tripule la fragata *Castor*, presa inglesa, como las urcas y demás embarcaciones que se emplean en transporte de tropas, municiones y víveres, y con presencia del estado de fuerza del citado buque, tan diversos de los de reglamento, se cumpla éste o desartille el bajel, pues que la bandera del rey en uno de 10 cañones con tan corto número de gente, no está si sale a el mar en la seguridad que corresponde para su defensa, y que ínterin no se le comisiona fuera para algún objeto, considerando las presentes graves urgencias del Estado se mantenga a dos tercios de tripulación proveyéndosela al completo en aquel caso de salida a navegar del depósito que debe haber en él.

Bibliografía

- Águila, Irma del. 2014. “Los primeros catalanes a bordo: la impronta de corsarios holandeses”, en *DMS* n° 22, pp. 23-30.
- Alfonso Mola, Marina. 2015. “El tráfico comercial hispano en el Pacífico en tiempo de las independencias”, en Sagredo y Moreno, *El Mar del Sur en la historia*, pp. 493-554.
- Barragán Schenone. 2016. “Apunte para la historia de la Fuerza de Submarinos”, en *Revista de Marina*, 109, 1, pp. 126-145
- Bernabeu Albert, Salvador. 2015. “A Acapulco o al Purgatorio’: los días y los trabajos en el galeón de Manila”, en Sagredo y Moreno, *El Mar del Sur en la historia*, pp. 187-216.
- Blanco Lorenzo, José Luis. 2014. “Los destructores Almirante Guise y Almirante Villar en España en 1933”, en *Revista de Marina* 107, 2, pp. 135-143.
- Cabrera Gacitúa, Juan Agustín. 2015. *Narración completa del combate de Iquique por uno de los tripulantes de la Esmeralda*. Lima: La Casa del Libro Viejo.
- Cordero Aroca, Alberto. 2014. “El apresamiento de la fragata norteamericana *General Brown* y la confiscación de su cargamento en 1825”, en *Revista del Instituto de Historia Marítima*, 54, pp. 43-92.
- Cossio Bolaños, Wilbert. 2015. “Cien años de historia de la Sanidad Naval”, en *Revista de Marina* 108, 1, pp. 30-39
- Cruz Barney, Óscar. 2014. “El corso marítimo en México: insurgencia y primeros años de vida independiente”, en *DMS* n° 22, pp. 31-47.
- Delgado Cepeda, Hugo. 2014. “Primer observatorio astronómico en Guayaquil”, en *Revista del Instituto de Historia Marítima*, 54, pp. 131-134.
- Dermit, Pedro. 2014. “La piratería en la Mar del Sur”, en *DMS*, N° 22, pp. 48-57.
- Doig Camino, Jean Jesu. 2015. “Miguel Grau: rasgos de personalidad”, en *Revista de Marina* 108, 1, pp. 94-107.
- Flórez-Dávila, Gloria Cristina. 2014. “Entre la historia y la fantasía: piratas, corsarios, filibusteros y bucaneros”, en *DMS* n° 22, pp. 58-67.
- Poerfster, Rolf y Sonia Montecino. 2015. “Isla de Pascua en el Pacífico a través de las relaciones del siglo XVIII. La paradójica construcción de su valor”, en Sagredo y Moreno, *El Mar del Sur en la historia*, pp. 279-322.
- Gámez Duarte, Feliciano. 2014. “*Los piratas son ellos’: España y la lucha contra el corso insurgente, 1816-1828*”, en *DMS* n° 22, pp. 68-90.
- García Martínez, José Ramón. 2015. “Instrucciones de la Escuadra Española del Pacífico y reglamento de la Comisión Científica del Pacífico”, en *Revista de Marina* 108, 1, pp. 137-159.
- García Redondo, José María. 2015. “La percepción histórica del inmenso azul: modelos de representación en la cartografía del océano

- Pacífico”, en Sagredo y Moreno, *El Mar del Sur en la historia*, pp. 15-64.
- Gil, Juan. 2015. “Don Rodrigo de Vivero. Un criollo en Filipinas y Japón”, en Sagredo y Moreno, *El Mar del Sur en la historia*, pp. 65-158.
- Gonzalez Ugarte, Germán. 2015. “A dieciocho pulgadas del hundimiento... la odisea del B.A.P. Callao”, *Revista de Marina*, 108, 1, pp. 187-195.
- Guerra Martiniere, Margarita. 2016. “Sesquicentenario de los combates de Abtao y Dos de Mayo de 1866”, en *Revista de Marina*, 109, 1, pp. 52-59.
- Laguerre Kleimann, Michel. 2014. “100 años deñ natalicio del almirante Miguel Grau Seminario: el discurso de José de la Riva-Agüero y Osma en la sociedad ‘Entre Nous’”, en *Revista de Marina* 107, 2, pp. 37-49.
- Laguerre Kleimann, Michel. 2014. “Los corsarios del Tribunal del Consulado de Lima a finales del siglo XVIII”, en *DMS* n° 22, pp. 91-99.
- Laguerre Kleimann, Michel. 2014. “Trasfondo histórico y social que crearon a la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica. Finales del s. XIX e inicios del s. XX”, en *Revista de Marina*, 107, 1, pp. 127-143.
- Laguerre Kleimann, Michel. 2015. “Los oficiales de marina del diccionario biográfico de peruanos contemporáneos de Juan Pedro Paz Soldán, 1917 y 1921”, en *Revista de Marina*, 108, 1, pp. 133-147.
- Laguerre Kleimann, Michel. 2015. “La formación en la Escuela Naval del Perú durante el Oncenio (1919-1930)”, en *Revista de Marina*, 108, 2, pp. 41-53.
- Laguerre Kleimann, Michel. 2016. “Desde Cervantes Saavedra hasta los Vásquez de Velasco. Conexiones y relaciones de parentesco en la Armada Peruana, siglos XVI-XXI”, en *Revista de Marina*, 109, 3, pp. 155-171.
- Laviana Cuestos, María Luisa. 2014. “Señor, por amor de Dios, no me coma’. La piratería en el Pacífico según Francisco Requena”, en *DMS* n° 22, pp. 100-109.
- Lind, Jan de. 2015. *Joriz van Spilbergen 1568-1620, his life & travels*. Países Bajos: Pumbo. 130 pp.
- L’Horme, Pottier de. 2004. *Le dramatique tour du monde du chevalier De Surville 1767-1773*. París: Service historique de la Marine, Éditions du Gerfaut. Edición crítica de Alain Morgat. 288 pp.
- Linares Roca, César. 2016. “225 años del establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao, 1791-2016”, en *Revista de Marina* 109, 3, pp. 19-37.
- López Aréstegui, Héctor. 2014. “La isla San Lorenzo en el inicio de nuestras relaciones diplomáticas con España”, en *Revista de Marina*. 107, 1, pp. 81-92.
- Martínez Shaw, Carlos. 2015. “Tadeo Haenke, peregrino del Pacífico”, en Sagredo y Moreno, *El Mar del Sur en la historia*, pp. 353-402.
- Mera Ávalos, Arnaldo. 2014. “Traslado de los restos de don Vicente Rocafuerte desde Lima a Guayaquil (setiembre de 1884)”, en *Revista del Instituto de Historia Marítima*, 54, pp. 93-129.
- Meuwese, Mark. 2014. “Between Despair and Opportunism: The Brouwer Expedition to Chile in 1642-1643”, en *DMS* n° 22, pp. 110-118.
- Moreno Jeria, Rodrigo. 2015. *Patrimonio del Museo Marítimo Nacional. El legado artístico naval en Valparaíso*. Valparaíso: Armada de Chile. 234 pp.
- Moreno Jeria, Rodrigo. 2015. “Valparaíso y la cartografía colonial del Mar del Sur, siglos XVI-XVII”, en Sagredo y Moreno, *El Mar del Sur en la historia*, pp. 323-338.
- Ochoa Loayza, Mariana. 2014. “El Guayas: un río con historia”, en *Revista del Instituto de Historia Marítima*, 54, pp. 31-41.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2014. *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao*

- 1746-1824. México: Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM y Bonilla Artigas Editores, 568 pp.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2014. "Piratería y guerra de corso: estado de la cuestión", en *DMS* n° 22, pp. 13-21.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2014. "Bernardo O'Higgins y el mar", en *Boletín del Instituto Riva-Agüero* n° 37, pp. 309-314.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2016. "El combate del Callao (2 de mayo de 1866)", en *Política Internacional*, n° 120, pp. 83-94.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2016. "Trascendencia de los combates navales de Abtao y Callao (1866)", en *Revista de Marina*, 109, 1, pp. 32-51.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2016. "La vela en el antiguo Perú", en Wust, *Cabo Blanco*, pp. 50-63.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2016. "El apoyo peruano ante la invasión francesa", en Clever Alfonso Chávez Marín (coordinador), *Estudios militares mexicanos VIII*. México: Asociación Internacional de Historia Militar, pp. 279-299.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2016. "El escuadrón de Spee y la guerra de corso alemana en el Pacífico americano", en *Revista de Marina*, 109, 3, pp. 49-67.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2016. "Fuentes sobre la navegación", en Joanne Pillsbury (editora), *Fuentes documentales para los estudios andinos 1530-1900*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, I, pp. 559-578.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2016. "Malaspina, Alessandro (1754-1810)", en Pillsbury, *Fuentes documentales...*, III, pp. 1375-1384.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2015. "Lecciones del pasado. La guerra de la Francia revolucionaria y napoleónica: una potencia marítima vence a una potencia continental", *Revista de Marina*, 108, 2, pp. 149-185.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2015. "Escuela Naval del Perú. Antecedentes coloniales y el primer siglo republicano", *Revista de Marina*, 108, 3, pp. 22-39.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2015. "Historial de la corbeta Unión (1865-1881)", en Toledo y Ortiz (editores), *La corbeta Unión*, pp. 23-34.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2015. "El Pacífico colonial tardío visto desde el Callao. Chile, mercados vecinales y factores geoestratégicos en el espacio marítimo del virreinato del Perú durante el siglo XVIII", en Germán Albuquerque y Eduardo Téllez (editores), *Historia de las relaciones comerciales formativas de Chile con Perú*. Santiago: Observatorio Regional de Paz y Seguridad y Centro de Estudios Históricos de la Universidad Bernardo O'Higgins, pp. 105-125.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2015. "La expedición de Dampier y un derrotero inglés en Perú", en Sagredo y Moreno, *El Mar del Sur en la historia*, pp. 217-238.
- Ortiz Sotelo, Jorge (coordinador). 2016. *Escuela Naval del Perú*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos, 188 pp.
- Palacios Rodríguez, Raúl. 2015. *La República 1919 a 1930*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. *Historia Marítima del Perú*, t. XIV, 1034 pp.
- Queiroz, Zoroléo do Amaral. 2014. "Conceitos: O problema dos termos pirata e corsário", en *DMS* n° 22, pp. 119-126.
- Quiroz Chueca, Francisco. 2014. "Los criollos peruanos defienden el imperio y la cristiandad", en *DMS* n° 22, pp. 127-135.
- Recalde Chiuliza, César. 2014. "Testimonio de un combatiente del Alto Cenepa", en *Revista del Instituto de Historia Marítima*, 54, pp. 7-30.
- Rodríguez Asti, John. 2015. "Las islas de la costa peruana en el mundo prehispánico: una aproximación al tema", en *Revista de Marina*, 108, 1, pp. 103-131.
- Rodríguez Asti, John. 2016. "La influencia del

- contexto mundial y español en los antecedentes de la guerra de España contra las repúblicas de Perú y Chile”, en *Revista de Marina*, 109, 1, pp. 10-31.
- Rodríguez Asti, John. 2016. “El gran incendio de Guayaquil de 1896 y el viaje de auxilio del crucero Lima”, en *Revista de Marina*, 109, 3, pp. 43-47.
- Rojas Fox, Walte. 2015. “Colonialismo y geoeconomía británica en el Perú del siglo XIX”, en *Revista de Marina* 108, 1, pp. 121-135..
- Rosenblitt B., Jaime. 2015. “Al borde del imperio, al margen de la nación: cartografía de la ocupación de la frontera mapuche, 1770-1890”, en Sagredo y Moreno, *El Mar del Sur en la historia*, pp. 479-492.
- Rossi Barrios, Manuel Benito. 2011. *La pesca en el Perú: remembranzas de una vida en la industria, 1955-2005*. Lima: QG Editores, 386 pp.
- Sagredo Baeza, Rafael. 2015. “El piloto Moraleda y la exploración del Pacífico austral”, en Sagredo y Moreno, *El Mar del Sur en la historia*, pp. 403-478.
- Sagredo Baeza, Rafael y Rodrigo Moreno Jeria (coordinadores). 2015. *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*. Santiago: Universidad Adolfo Ibáñez, DIBAM y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 562 pp.
- Sheldon-Duplaix, Alexandre. 2014. “El caso de la goleta *General Quintanilla* (1824-25)”, en *DMS* n° 22, pp. 136-145.
- Taype Castillo, Jaime Miguel. 2014. “La participación de los afroperuanos en la guerra con Chile”, en *Revista de Marina*, 107, 2, pp. 119-133.
- Taype Castillo, Jaime Miguel. 2015. “La Marina de Guerra y el terremoto de mayo de 1970”, en *Revista de Marina*, 108, 2, pp. 127-139.
- Taype Castillo, Jaime Miguel. 2016. “B.A.P. Coronel Bolognesi: el buque del héroe de Arica”, en *Revista de Marina*, 109, 1, pp. 154-167.
- Toledo Valdez, Lorena y Jorge Ortiz Sotelo (editores). 2015. *La corbeta Unión, diario de guardia durante la Guerra del Pacífico, historial y documentos*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos y Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 300 pp.
- Urbina Carrasco, María Ximena. 2015. “El naufragio de la *Wager* en el Pacífico austral y el conflicto del hierro en Chiloé”, en Sagredo y Moreno, *El Mar del Sur en la historia*, pp. 239-278.
- Valdez-Bubnov, Ivan. 2015. “La expedición Malaspina y la construcción naval española: política imperial, élites regionales y administración de astilleros”, en Sagredo y Moreno, *El Mar del Sur en la historia*, pp. 339-352.
- Valdez-Bubnov, Ivan. 2015. “Spanish Naval Strategy and the United States, 1765-1819”, en *The Mariner's Mirror* 101, n° 1, pp. 4-20.
- Varela, Consuelo. 2015. “El Mar del Sur en los grabados holandeses de los siglos XVI y XVII”, en Sagredo y Moreno, *El Mar del Sur en la historia*, pp. 159-186.
- Wilson L., Fernando. 2014. “Piratería en los canales del sur de Chile republicano; el encargo de la cañonera Magallanes”, en *DMS* n° 22, pp. 146-155.
- Wust, Walter (editor). 2016. *Cabo Blanco. Los hijos del viento*. Lima: Walter H. Wust Ediciones, 164 pp.
- Zapata Huamán, Sergio. 2015. “La política hispanoamericana de seguridad y defensa en la costa del noroeste en el siglo XVIII”, en *Revista de Marina*, 108, 2, pp. 89-107.
- Zorrilla Torres, José Anibal. 2015. “Capitán de navío José Sánchez Lagomarsino, ‘un héroe en la penumbra’”, en *Revista de Marina*, 108, 2, pp. 141-159.