FVNDACIÓN
ALVARGONZALEZ
TRANSITO CORRADA, 1 · 33201 GIJÓN

III

DOCUMENTOS RELATIVOS A LA CAMPAÑA DEL PACIFICO

DOCUMENTOS RELATIVOS A LA CAMPAÑA DEL PACIFICO

(1863 - 1867)

III

ARCHIVO ALVARO DE BAZAN
SECCION DE EXPEDICIONES

MUSEO NAVAL
MADRID
1994

DOCUMENTOS RELATIVOS
A LA CAMPAÑA DEL PACIFICO

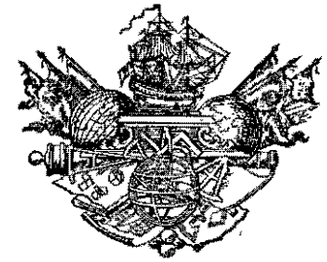
R-105
4-2-16

DOCUMENTOS RELATIVOS A LA CAMPAÑA DEL PACIFICO

(1863 - 1867)

III

ARCHIVO ALVARO DE BAZAN
SECCION DE EXPEDICIONES



FVNDACIÓN
ALVARGONZALEZ
TRANSITO CORRADA, 1 · 33201 GIJÓN

MUSEO NAVAL
MADRID
1994

NIPO: 098-93-029-6
ISBN: 84-606-1086-1
Depósito Legal: M. 20775-1994
Gráficas Lormo
Isabel Méndez, 15 - 28031 Madrid

PRÓLOGO

Es para mí una gran satisfacción presentar el volumen III de *Los documentos relativos a la campaña del Pacífico (1863-1867),* obra que había permanecido inconclusa durante largos años por factores económicos, a lo que se sumó, después, la jubilación de doña Ana María Vigón, autora de los volúmenes I y II de esta tan útil obra.

El volumen que hoy se edita contiene además los índices de la obra, completando ésta y haciéndola especialmente valiosa al facilitar su consulta.

Ha sido realizado por doña Belén Rivera Novo, Jefe de la Sección de Manuscritos del Museo Naval, y financiado con la ayuda inestimable de la Fundación Alvargónzalez que tanta sensibilidad muestra tradicionalmente hacia nuestro patrimonio histórico naval.

Aparece este tercer y último volumen de la obra en un momento especialmente interesante para la comunidad científica internacional que ahonda, en estas fechas, en la historia de este todavía hoy desconocido espacio marítimo que España dominó durante siglos y cuya historia se revela cada día más importante para el conocimiento de la historia marítima mundial.

JOSÉ I. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO
Almirante Director
Museo Naval de Madrid

MINISTERIO DE DEFENSA
SUBD. GRAL. ACC. CULT. Y PATR. Hco.
UNID. DE COORD. DE ARCHIVOS MILITARES

El Museo Naval ha recibido recientemente mediante donación del capitán de fragata D. Hermenegildo Franco una documentación complementaria con la tratada en este catálogo, como son las *órdenes vigentes* emanadas de la Mayoría General de la Escuadra del Pacífico desde el 23 de marzo de 1866 hasta el 31 de diciembre del mismo año. Durante ese período, la Mayoría General (hoy Estado Mayor) estuvo a cargo de Miguel Lobo y Malagamba (1818-1876), quien ocupó el destino desde el día 6 de septiembre de 1865, a tiempo para participar en el combate de El Callao, donde se vio obligado a asumir el mando de la Escuadra al caer herido Méndez Núñez durante la acción.

La nueva documentación, aunque incompleta es muy interesante; contiene las órdenes del comandante de la Escuadra, transmitidas por el mayor general a los mandos subordinados y firmadas por dicho mayor general y los comandantes de los barcos a bordo de la fragata *Numancia* en Valparaíso desde el 23 de marzo hasta el 10 de abril, fragata *Villa de Madrid,* en Río de Janeiro desde el 28 de junio hasta el 20 de septiembre, fragata *Almansa,* también en Río de Janeiro, desde el 26 de septiembre hasta el 25 de noviembre y en Montevideo desde el 12 de diciembre hasta el 31 del mismo mes.

Tratan sobre los siguientes temas:

Academia de artillería.
Aprovisionamiento de carbón y víveres.
Abono de salarios.
Arrestos.
Correspondencia.
Embarcaciones menores.
Instrucción de la marinería y guardiamarinas.
Exámenes para provisión de plazas vacantes.
Orden de navegación de la Escuadra y distancias entre los buques.
Reglamentos.
Relaciones con buques mercantes.
Señales.
Turnos de guardia y permisos, normas para bajar a tierra.
Uniformidad.
Vigilancia de los buques.

Además de las órdenes internas imprescindibles para la gobernación y coordinación de los buques de la Escuadra y sus dotaciones, hay escritos especialmente relacionados con la documentación transcrita en este tercer volumen, como el firmado a bordo de la fragata *Almansa* el 8 de octubre de 1866, donde el comandante general de la Escuadra reconoce la excelente actuación del teniente de navío Cecilio de Lora en la avería del timón de la fragata *Resolución,* disponiendo incluso que la oficialidad del resto de los buques visite la *Resolución* para inspeccionar el timón provisional, o el efecto que causan en la Escuadra las recompensas concedidas por S.M. la Reina.

603

1862 junio 12, Madrid.
Francisco de Paula Pavía al director de Personal de Marina.
Circular comunicando el nombramiento de Luis Hernández Pinzón como comandante general de la Escuadra del Pacífico.

DIRECCIÓN
DE ARMAMENTOS.

Circular.

Anotada.

El Sor. Ministro de Marina con fecha 10 del actual dijo al Jefe de Escuadra D. Luis Hernández Pinzón lo siguiente:

«La Reina (q. D. g.) teniendo en consideración la aptitud y circunstancias que concurren en V. E. se ha dignado nombrarlo Comandante General de la Escuadra que debe pasar de estación al Mar Pacífico, compuesta de las fragatas *Resolución* y *Triunfo,* y de las goletas *Vencedora* y *Covadonga.* Dígolo a V. E. de Real orden para su conocimiento y satisfacción».

Y de igual Real orden comunicada por dicho Sor. Ministro lo traslado a V. S. para noticia en la Dirección de su cargo.

Dios güe. a V. S. m.^{s} a.^{s} Madrid, 12 de junio de 1862.

El Director,

Francisco de P. Pavía.— Rubricado.

Sör. Director de Personal.

MINISTERIO DE DEFENSA
SUBD. GRAL. ADC. G.A.T. Y PATR. Hco.
UNID. DE COORD. DE ARCHIVOS MILITARES

604

1863 diciembre 23, Lima.
Luis Hernández Pinzón, comandante general de la Escuadra del Pacífico a Eusebio de Salazar y Mazarredo.
Pide opinión sobre la conducta del gobierno de la República del Perú respecto de los súbditos españoles.

Sr. D. Eusebio de Salazar y Mazarredo.

Lima, 23 de diciembre de 1863.

Hallándose V. S. accidentalmente en esta Ciudad, y constándome su rango en la carrera Diplomática, y posición oficial que ha tenido como Subdirector de Política encargado de los negocios de América en la Secretaría de Estado, así como el especial conocimiento que tiene de los mismos, me ha parecido conveniente rogar a V. S. se sirva darme su autorizada opinión acerca de las circunstancias en que me encuentro colocado como Comandante General de las fuerzas de S. M. C. en las Costas del Perú, respecto al Gobierno de la República del mismo nombre, en virtud de la conducta reciente de este último con los súbditos de S. M. C.; de cuyos sucesos, y de otros de mucha gravedad que nos conciernen, tiene V. S. noticia detallada por las conferencias vervales que hemos tenido.

Dios, etc.

605

1863 diciembre 24, Lima.
Eusebio de Salazar y Mazarredo a Mr. Edmond de Lesseps.
Responde a una nota anterior del 22 de diciembre en la cual el representante de Francia le comunica sus inútiles esfuerzos para proteger a los súbditos españoles de la actitud desfavorable del gobierno de la República peruana.

A Mr. Edmond de Lesseps. Encargado de negocios de S. M. el Emperador de los Franceses, cerca del Gobierno Peruano.

Lima, 24 de diciembre de 1863.

Muy Señor mío: He tenido la honra de recibir la comunicación que V. S. se ha servido dirigirme con fecha 22 del actual. Si los sucesos de Talambo me habían afligido profundamente, esperaba sin embargo que por decoro propio, hubiese el Gobierno del Perú tomado medidas eficaces para castigar a los culpables sin contemplaciones de ningún género; pero lo que V. S. me participa, lleva a mi ánimo el convencimiento de que abrigar esa esperanza, es mecerse en una ilusión engañosa.

No es por lo tanto grande la extrañeza con que he sabido que el Gobierno de la República, rechaza los buenos oficios de V. S. en favor de los súbditos de la

Reina. Todos los buenos hechos guardan entre sí una armonía perfecta; y el acto de desestimar la celosa y desinteresada cooperación del representante del Emperador, es añadir un eslabón más a la cadena de agravios que el Gobierno de la Reina, mi Señora, tiene contra el de éste su antiguo predilecto Virreinato.

Doy a V. S. las más expresivas gracias en nombre de mi augusta Soberana, por el celo que ha desplegado en el cumplimiento del encargo que por la bondadosa acquiescencia de S. M. el Emperador le había confiado mi Gobierno. El éxito en las empresas no es siempre indicio seguro de la habilidad desplegada al acometerlas, puede V. S. estar seguro, de que mi Gobierno, a quien participo la parte activa que V. S. ha tenido en todo lo referente a la defensa del honor de España y a la seguridad de sus súbditos, apreciará las dificultades inmensas de su cometido, y deducirá de los sucesos recientemente ocurridos, que todas las dotes que adornan a V. S. son infructuosos, cuando se desconocen a sabiendas el fondo y la forma los deberes que ligan entre sí a los pueblos civilizados.

Aprovecho, etc.

606

1863 diciembre 28, Lima.
Luis Hernández Pinzón, comandante general de la Escuadra del Pacífico, al cónsul de S. M. en Lima, Eusebio de Salazar y Mazarredo.
Acusa recibo de dos comunicaciones anteriores sobre los sucesos de Talambo, insistiendo en la urgencia de tener en sus manos, tan pronto como se produzca, la respuesta del gobierno del Perú.

Comandancia General de la Escuadra del Pacífico = Con la nota de V. de hoy, he recibido dos copias; una de la Real orden fecha 9 de octubre último que fué a V. comunicada por el Ministro de Estado para que hiciese enérgicas reclamaciones al Gobierno del Perú sobre los sucesos de Talambo, y otra, la que con fecha 12 dirijió al Sr. Ministro de Relaciones Exteriores de esa República con tal motivo = Siendo de la mayor importancia el que yo pueda comunicar en el Correo de mañana al Gobierno de S. M. la respuesta que haya dado a la nota de V. S. el del Perú, espero me la comunique tan pronto como llegue a sus manos, a fin de que se cumpla el objeto que me propongo; y en el caso de que el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores no la hubiese remitido a V. S. se servirá ponerlo en mi conocimiento con la oportunidad suficiente = Dios guarde a V. S. muchos años. = Lima, 28 de Diciembre de 1863. = Luis. H. Pinzón = Sõr. Cónsul de S. M. en Lima.

607

1863 diciembre 29, Lima.
El comandante general de la Escuadra del Pacífico al ministro de Marina.
Traslada la nota pasada al gobierno peruano por el cónsul de España en Lima sobre los sucesos de Talambo.

Al Excmo. Sor. Ministro de Marina.

Lima, 29 de Diciembre de 1863.

E. G. = En las juntas celebradas ayer, no pudo darse cuenta de la nota pasada al Gobierno Peruano por el Cónsul de España de esta Ciudad. La acabo de recibir en este momento, y es la copia n.º 8 que va adjunta a mi carta reservada de esta fecha. Su lectura nos ha causado la misma impresión que producirá en el ánimo de V. E. Todo comentario por mi parte acerca de este incalificable documento, es completamente inútil. La respuesta del Gobierno Peruano que no he recibido todavía, corresponderá indudablemente a la manera como ha interpretado los sentimientos del Gobierno de S. M. su representante en Lima. El Sor. Salazar y Mazarredo dará á V. E. esplicaciones verbales que ilustrarán completamente este asunto.

Dios, etc.

Copia n.º 8 = Del Cónsul de S. M. en Lima.

Copia nº 2 = Consulado de S. M. en Lima = Lima, 12 de Diciembre de 1863 = Señor = El Gobierno de S. M. C. ha sido informado del desgraciado acontecimiento de Talambo que comprometió personas y bienes de súbditos Españoles en la Hacienda de este nombre sita en la Provincia de Chiclayo, y de la propiedad de Don Manuel Salcedo. Con ese triste motivo he recibido órdenes terminantes para llamar la atención del Gobierno de V. E. a ese hecho que tan escandaloso se presenta por las dimensiones con que parece aceptarlo la opinión y la da la prensa. Sabe el Gobierno de S. M. por las publicaciones Oficiales de Lima que se han dado las órdenes convenientes a las Autoridades Administrativa y judicial, para que el atentado no quede impune; y esas órdenes que honran la circunspección del Gobierno Peruano, y que tienden a realizar las garantías que las leyes de la República establecen en favor de los extrangeros residentes en ella, espero que serán debidamente cumplimentadas, y que los autores del atentado de Talambo serán también debidamente castigados. No trepido, Sr. Ministro en manifestar a V. E. toda la confianza que me inspira la probidad ilustrada que distingue al Exmo. Gobierno del Perú, y no debo dudar que su acción sea eficaz en el límite que se lo permiten las leyes, para coadyuvar a que se satisfaga la vindicta pública, se manifieste a los súbditos Españoles damnificados la realidad de las garantías nacionales, y quede así ilesa la honra de la nación. Sin embargo de estas convicciones, me sería agradable recibir los respetables informes que pueda comunicarme sobre cuanto sea relativo al hecho que he mencionado, a fin de tranquilizar la viva solicitud conque el Gobierno de S.M.C. considera la suerte de los Españoles sea cual fuera el lugar de su residencia. = Aprovecho esta ocasión para reiterar a V. E. la alta consideración con que me suscribo de V. E. su atento

servidor = Juan de Ugarte = Al Excmo. Sor. Ministro de Estado, encargado del Despacho de Relaciones Exteriores Doctor Don Juan Antonio Ribero = Presente = Es conforme con el original = El Cónsul de S. M. = Juan de Ugarte = Hay un sello = Es copia del original que se remite al Gobierno.

608

1863 diciembre 29, Callao.
El comandante general de las fuerzas navales del Pacífico al ministro de Marina.
Pone en su conocimiento las numerosas quejas que los súbditos españoles le han hecho llegar sobre la actitud del gobierno del Perú, lo cual le ha obligado a tomar la decisión de quedarse en Lima, en lugar de salir hacia Cuba como había ordenado. Justifica su decisión en la necesidad de realizar un escarmiento al gobierno del Perú y presenta su dimisión para que S. M. pueda elegir libremente la persona más idónea para la defensa de sus intereses en estos mares.

Al Excmo. Sor. Ministro de Marina.

Callao de Lima, 29 de Diciembre de 1863.

Número 216.

M. Reservado.

E. S. = Ya en mi carta de 24 último, nº 215, he puesto aunque en bosquejo en conocimiento de V. E. las ocurrencias que han tenido lugar en el Perú desde que dejé sus costas en Julio último, ocurrencias de gravedad tal, y que han producido consecuencias tales que francamente hablando, han hecho embarazosa mi posición en esta República, como Comandante General de fuerzas navales de Lima C. Sería tarea enojosa para mí, y que al cabo llegaría a molestar la atención de V. E. si me pusiese a enumerar todos los agravios que me han denunciado varios Súbditos Españoles desde mi primer arribo a esta República en el citado mes de Julio; los atropellos y vejámenes que sufren, ya en sus personas, ya en sus intereses, etc. Impuesto de todo ello, y de la larga historia de las ofensas que el Gobierno del Perú viene haciendo al de España desde hace largo tiempo; en el desprecio y falta sistemática de consideración con que se vienen tratando aquí los intereses y personas de los súbditos de España, no podía hacer otra cosa que poner en juego mi influencia personal y mis relaciones, para ver de mitigar los sufrimientos de los súbditos de S. M. e interponer mis buenos oficios para el arreglo de las dificultades que tenían pendientes. Mis instrucciones no me daban latitud para otra cosa.

En Panamá, a mi regreso de California, supe con el más vivo pesar los tristes sucesos ocurridos el día 4 de Agosto en la Hacienda de Talambo, Provincia de Chiclayo. Tampoco me propongo hacer aquí detallada relación de ellos; tarea inútil sería, por cuanto el Gobierno de S. M. tiene exacto y cabal conocimiento por las noticias que remitió a la Primera Secretaría de Estado Don José Merino Ballesteros, Cónsul que ha sido de S. M. en Lima; y a mayor abundamiento acompaño

los «Mercurios» del 23 y 25 del corriente, en que los Sres. Fano y Sorazu dos víctimas del atentado, dan al público una relación detallada y verídica de los mismos. Al propio tiempo recibía cartas de algunos Españoles de Lima, en que me manifestaban la ansiedad con que este buque era esperado en el Perú, y la fé que abrigaban de que con su llegada se pondría remedio a los males que lamentaban.

Fondeé efectivamente en la Rada del Callao, la noche del 13 de Diciembre, y después de algunas conferencias verbales con autorizados Españoles, pusieron en mis manos una exposición firmada por un número considerable de los residentes en Lima y Callao, cuya copia es el documento que adjunto con el número 1, en la cual, por considerarse fuera de la ley, por temer por sus vidas o intereses, y por las demás razones que expresan, me pidan que suspenda mi immediato regreso al Atlántico — Otra esposición me ha sido remitida por los Sres. Conde de San Isidro, y otros tres Españoles, a quienes el Gobierno del Perú ha inferido especialmente agravios (documento n.º 2); y esposición de los Sres. Fano y Sorazu, víctima de los atropellos de Talambo, pidiéndome reparación de las injusticias o iniquidad que con ellos se ha obrado, que es el documento n.º 3. A todo esto se ha agregado, que el Señor Lesseps, encargado de los negocios de España en esta República, al propio tiempo que lo está de los de Francia, tan luego como tuvo noticia de los sucesos del 4 de Agosto, reclamó cual debía al Gobierno el inmediato y pronto castigo del culpable o culpables de tan horrendo crimen, mientras que en la Cancillería de su Legación, se tomaban las medidas conducentes para el esclarecimiento del hecho; pero por toda respuesta recibió la evasiva nota del Ministerio de negocios extrangeros, cuya copia es la número 4. Y el Señor Lesseps, que con mi llegada, se creía no sin fundamento en el caso de cesar en toda gestión, ha pasado a mis manos la comunicación, cuya copia en idioma Francés es adxunta, n.º 5; así como otras copias de documentos y declaraciones que le son anexas, y también incluyo marcadas con letras de la A a la D. El contenido, importancia y lenguage del escrito del Ministro de Relaciones Exteriores al Señor Lesseps, V. E. en su superior juicio lo apreciará mejor que yo, pero lo cierto del caso es, que el Señor Salcedo, principal instigador de los crímenes de Talambo, ni ha sido puesto en prisión preventiva; que los despojos y atropellos hacia aquellos infelices, continúan por los Agentes del tal Salcedo como se ve por las copias 6 y 7. (Espediente aparte); que todos los demás asuntos continúan en el mismo ser y estado; y por útimo, que el Gobierno del Perú, ni aún se toma el trabajo de cubrir las apariencias que el decoro y el buen nombre del país exige, como si estuviese seguro de la impunidad por tales atentados, y abstracción de todo principio de justicia. El Cónsul de S. M. en Lima, ha reclamado al del Perú a consecuencia de estos agravios, en virtud de la Real orden que le fué dirigida por la Primera Secretaría de Estado, fecha 9 de Octubre último, en los términos que expresa la copia adxunta n.º 8.

En tal actitud del Gobierno del Perú hacia nosotros, que aun en las mayores trivialidades se conoce el odio innato que ciertas gentes de este país tienen a España, si bien lo encubren con una forma social mui pulida que da a todos sus actos las apariencias de la mayor cordialidad. Juzgue, pues V. E. la gravedad de la situación, que se acreció con el contexto de la Real orden de 23 de Octubre último, recibida en esos días, para que me traslade inmediatamente

con las fuerzas de mi mando a la Isla de Cuba, con motivo de los recientes disturbios de Santo Domingo, los cuales supe casi simultáneamente, habían terminado con gloria y ventaja para las armas Españolas. Largo tiempo he estado fluctuando entre el cumplimiento de las instrucciones que acabo de recibir, y el imperioso deber que por otra parte consideraba indispensable cumplir, de atender a la solicitud de los súbditos Españoles, y a otros intereses en que la honra y la dignidad de la nación, resultaba comprometida. Mucho he meditado para conciliar la latitud que podían darme mis primitivas instrucciones en estos casos con las nuevamente comunicadas por S. M. y después de maduro examen, resolví convocar Junta de Jefes para oír su opinión sobre este asunto. Celebróse en la noche del 28, levantándose acta de estos acuerdos, que va en la copia n.º 9; y de acuerdo con el parecer unánime de los mismos, he resuelto permanecer con las fuerzas de mi mando en el mar Pacífico, hasta tanto que consulte al gobierno de S. M. sobre todo ello, como lo hago, y recaiga la resolución conveniente. Omitía decir a V. E. que para ilustrar mis opiniones y creencia que había llegado a formular de que lo más conveniente al servicio de S. M. y al bien del país era llevar a cabo la precedente determinación, me pareció oír el dictamen del Sr. D. Eusebio de Salazar y Mazarredo, que se hallaba accidentalmente en el Perú, que me lo dió luminoso en los términos que expresa la copia n.º 9, y cuyo contenido ratifica y confirma la decisión que he tomado bajo mi responsabilidad.

Creo escusado decir a V. E. que con los medios de que aquí disponemos; es decir, con las dos fragatas *Resolución* y *Triunfo* y goleta *Covadonga,* se puede dar al Perú un ejemplar escarmiento de todos los agravios inferidos a España que aún no han tenido satisfacción. La posesión de las Islas Huaneras, denominadas de Chinchas y la de las exiguas fuerzas navales del Perú, asegurarían el resarcimiento inmediato de los perjuicios ocasionados a los súbditos de S. M.; y la demostración palpable no sólo al Perú, sino a todas las repúblicas Sudamericanas, de que la España, que creían debilitada, y sumida en letal marasmo, se levanta hoy vigorosa, dispuesta a emplear todos sus medios de acción, para demostrar al mundo su regeneración. Para llevar a cabo el plan de hostilizar al Perú, caso que el Gobierno de S. M. creyese que se puede y debe llegar a ese caso, ha aprobado la Junta las bases y noticias puestas a su consideración por el Mayor General de estas fuerzas. He determinado guardar la más profunda reserva en estas determinaciones; verificar mi salida para Valparaíso, siguiendo el curso ordinario de mi comisión, tan luego como tenga listo el fogón de la fragata, en que se están verificando radicales reparaciones; de tal modo que en el Perú la salida de la Escuadra, deje a todos en la creencia de que va a Chile y al Atlántico, y esperar en Valparaíso la resolución de S. M. para volver a estas costas a operar, o para regresar a la Península o a Cuba según se determine; sin perjuicio de que vaya a Pacasmayo para conducir a Lima los Vascongados. La *Covadonga* quedará en el Callao por ahora para seguridad y garantía de los Españoles y dejo a su Comandante instrucciones en pliego sellado, respecto a sus ulteriores operaciones, y época en que debe reunirse conmigo. He juzgado que después de la retirada del ejército Español de Méjico, sería el complemento de nuestro desprestigio en América, si en medio de tan graves acontecimientos el Gobierno de S. M. dispusiese el regreso de la

Escuadra, sin antes conseguir la más completa reparación de la honra nacional dañada.

Otra de las consideraciones que más han pesado en mi ánimo para tomar esta determinación, es la de que, como la respuesta a esta carta puede estar en Valparaíso a final de Marzo, no resultarían al cabo más que unas tres semanas de demora para el cumplimiento de las órdenes de S. M.; porque en Valparaíso se hace indispensable detenerse de treinta a cuarenta días para componer uno de los destiladores de agua dulce de la máquina, calafatear trancaniles y cintas para verificar el resto de la campaña, y hacer la galleta para el repuesto de víveres, en lo cual se invierte algún tiempo para poder embarcar este importante renglón con garantía de conservación.

He rogado al Sr. D. Eusebio de Salazar y Mazarredo que pase a España en el Paquete del 29; ponga en manos de V. E. esta comunicación, y de al Gobierno de S. M. las esplicaciones verbales que corresponden sobre la gravedad de estas circunstancias, pues ha tenido ocasión de apreciarlas por sí mismo; y además su práctica y conocimiento en los negocios de América, hacen su opinión mui autorizada cuando se trata de los mismos.

Por último, Ecxmo. Sr.; al tomar sobre mí la decisión de detener la salida de la Escuadra para su destino en virtud de la fuerza de las circunstancias hasta esperar la resolución de S. M., obro a impulsos del más acendrado patriotismo, y no movido por pasiones, ni otro fin bastardo; abrigo la esperanza de que el Gobierno de S. M. la mirará, pues, con indulgencia. Me abstendré de entablar ninguna reclamación hasta que V. E. se sirva ordenármelo; y mientras tanto me limitaré a escitar el celo de este Cónsul en favor de los infelices Vascongados, víctimas de los sucesos de Talambo.

De todos modos depongo respetuosamente a los pies del trono de S. M. la dimisión de mando de estas fuerzas, deseoso de no poner obstáculo de ningún género a que su Regia Prerrogativa se digne designar la persona que en su elevado concepto pueda defender mejor y con más gloria la honra y los intereses de la nación española en estos mares.

Todo lo que tengo el honor de poner en el Superior conocimiento de V. E. para su conocimiento y fines correspondientes.

Dios, etc.

609

1863 diciembre 29, Lima.
El comandante general de las fuerzas navales del Pacífico al ministro de Estado:
Le comunica la gravedad de la situación en la que se encuentra y que Eusebio de Salazar y Mazarredo le llevará a Madrid todos los documentos relativos al asunto.

Al Excmo. Sr. Ministro de Estado.

Lima, 29 de Diciembre de 1863.

E. M. = Por las comunicaciones que dirijo con esta fecha al Señor Ministro de Marina, se enterará V. E. de la gravedad de las circunstancias en que me encuentro colocado con motivo de los atentados de Talambo, y la determinación que

de acuerdo con la Junta de Jefes de esta Escuadra, he tomado en el día de ayer. El Sor. D. Eusebio de Salazar y Mazarredo, a quien he consultado con este motivo, lleva a Madrid todos los documentos relativos al asunto, y considerando que es la persona más a propósito para confiarle una misión de esta importancia, dará a V. E. verbalmente de mi parte cuantas esplicaciones sean necesarias al mayor esclarecimiento de los hechos.

Lo que tengo la honra de elevar al conocimiento de V. E. para su gobierno, y en atención a la categoría que tiene el Sor. Salazar en su carrera.

Dios, etc.

610

1863 enero 13, Lima.
El comandante general de la Escuadra del Pacífico al ministro de Marina.
Pone en conocimiento del ministro los sucesos ocurridos desde su última comunicación de diciembre y reitera su dimisión.

Al Excmo. Sor. Ministro de Marina.

Número 219.

Lima, 13 de Enero de 1863.

Reservado.

E. S. = En carta muy reservada de 29 de Diciembre del año último número 216, entre varias cosas de importancia, dije a V. E. la resolución que había tomado de permanecer en las aguas del Pacífico con las fuerzas navales de S. M. puestas bajo mi mando, no obstante las órdenes que para lo contrario había recibido, por creer tal la gravedad de las circunstancias, que con la resolución adoptada, salvaba altísimos intereses, que con la retirada en aquel momento, quedarían lastimosamente vulnerados. De conformidad con lo que en dicha carta manifestaba, he permanecido con la fragata *Resolución* y goleta *Covadonga* en la rada del Callao, proponiéndome seguir el curso de operaciones que ella indicaba, hasta recibir nuevas órdenes de S. M. Réstame, pues, dar a V. E. conocimiento de los sucesos ocurridos desde aquella fecha, algunos íntimamente relacionados con los intereses de la República de Perú, y por consiguiente, que no lo tienen menor para nosotros.

Nebuloso ciertamente se presenta el horizonte político de esta República. El Gobierno actual, desprestigiado por lo inmoral de la Administración en todos sus ramos, se sostiene única y exclusivamente a la sombra de la figura del Gran Mariscal Castilla, el cual, anciano ya y achacoso, ve desertar diariamente de sus filas a celosos partidiarios a quienes él mismo elevara en días del apogeo de su influencia, para engrosar otras filas, acaudilladas por hombres que creen tienen probabilidad de regir los destinos del país. Agítanse hoy en el Perú todos los partidos;

y el día en que el Mariscal Castilla falte, será el en que los Gobernantes cedan su puesto a otros que sean más populares. Y sin duda ninguna el Jefe de partido que dispone de más medios para llegar al poder, es el General Echenique, que ya ha sido Presidente, y que no vacilo en asegurar que es de quien España puede obtener toda clase de concesiones y tratados; porque además de que ya V. E. sabe que durante su administración fué cuando se adelantó más en la cuestión de tratados para llevarlos a cabo, lo que se hubiera satisfactoriamente conseguido, a no haber mediado la resolución que le derribó del poder, combinada con otras causas; he conferenciado largamente con él, conozco sus ideas; y las simpatías que por la España y los Españoles tiene, lo prueba entre otras cosas el haber educado a sus hijos en nuestro Colegio de Vergara, lo cual, entre algunas gentes de por acá, se considera como el mayor de los anatemas. Otra de las circunstancias graves en que se encuentra colocado el Gobierno del Perú, es la enérgica reclamación que le hace el del Emperador de los Franceses, como indemnización de agravios inferidos por ciertos funcionarios Peruanos con colonos Polinesios, que estaban bajo el Protectorado de los Agentes Franceses; y por último las recientes victorias conseguidas por el Ejército de Nueva Granada, acaudillado por el General Mosquera, Jefe del partido Rojo en dicho país sobre el Ejército del Ecuador, de que ha resultado, según se asegura ya, la ocupación de Quito por aquél, hacen temer con sobrado fundamento, que estas huestes, alhagadas por el cebo de la Victoria, y por el anhelo de su caudillo en popularizar su nombre, y porque es natural que entre en sus miras políticas invadir el territorio Peruano. Y para lo que pueda ocurrir, al propio tiempo que disponen el envío á Paita, frontera del Ecuador, de dos divisiones del Ejército, compuestas cada una de este país de mil doscientos hombres, y cada una mandada por un General y que nombran al Mariscal Castilla General en Jefe de todo el Ejército del Norte se va a convocar un Congreso Extraordinario en la Capital, al que pedir autorización para contratar un empréstito de veinte millones de pesos, la cual se cree le será negada al Gobierno, por contar el General Echenique con bastante mayoría en las cámaras. Toda la Municipalidad de Lima está también a favor del citado General. Casos todos que tienen en conflicto al Gobierno, y que como llevo dicho le hacen perder cada día más popularidad.

Con motivo de la aproximación a Quito de las tropas de Mosquera, es más que probable que nuestro Ministro en aquella Capital se haya retirado a Guayaquil, único punto que no será inmediatamente ocupado por las mismas, aunque no tengo todavía aviso oficial de ello, y para el caso en que tenga que efectuar su retirada definitiva del Ecuador, así como para garantía y seguridad de los intereses y súbditos Españoles en Guayaquil, creo conveniente cuando llegue el caso, enviar a aquel Río a la goleta *Covadonga,* a disposición del referido Señor Ministro, con las instrucciones que las circunstancias exijan. Este buque ha salido hoy para Pacasmayo a conducir al Callao los Vascongados, restos de la Colonia de la Hacienda de Talambo. Estos desgraciados se ven obligados a hacer abandono total de sus intereses, por la incesante persecución con que bajo todas formas los hostigan los dependientes del Señor Salcedo, y sin recursos para trasladarse a Lima por la vía ordinaria, me han solicitado les facilitase los medios para verificarlo.

Entre tanto la actitud y reserva que estoi guardando hacia el Gobierno, me hace tener si se quiere la presunción de creer, que a ella es debido el respeto y consideración que por todos se nos tiene; siendo al propio tiempo la garantía que pone a los Españoles a cubierto de toda clase de vejámenes. Cuando reflexiono sobre las circunstancias que me han movido a adoptar la medida de suspender el cumplimiento de las órdenes de S. M.; cuando contemplo el terror que infunde a los súbditos de la Reina, la sola enunciación de la idea de que la Escuadra se retira y que quedan bajo la efímera protección de las Leyes del Perú, me afirma en la única conveniente y que dejaba a salvo el honor del país; pues según mi apreciación, tuviera tanta o más entidad hoi la retirada de la Escuadra Española de las aguas del Pacífico, relativamente hablando, como la que tuvo la del General Prim de Méjico. En una palabra, me anima la conveniencia de haber obrado bien.

Pero como yo podré equivocarme en las citadas apreciaciones, y como el Gobierno de S. M. en su elevado criterio, puede juzgar de un modo diverso las cuestiones hispano-Americanas que yo me precio de conocer, insisto en lo que tuve el honor de manifestar a V. E. al final de mi carta de referencia; esto es, que depongo a los pies del Trono de S. M. mi respetuosa dimisión de este mando, el cual entregaré lleno de satisfación a la persona que merezca la confianza de S. M. para desempeñarle, y que quizá interprete con ventaja los intereses del Gobierno de la Reina; quedándome la conciencia de haber cumplido con mi deber tal cual yo lo entiendo, y de haber dado una prueba del más acendrado patriotismo.

Dios, etc.

611

1864 abril 14, islas Chinchas.
Joaquín Navarro al director de Personal.
Comunica la toma de posesión en nombre de la Reina, de las islas Chinchas, por acuerdo entre el comandante general de la Escuadra del Pacífico y el señor Salazar y Mazarredo, ministro de S. M. en Bolivia y comisario especial en Perú.

MAYORIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

Tengo el honor de poner en conocimiento de V. S. que en el día de hoy, por acuerdo entre el Esmo. Sor. Comandante General de esta Escuadra y el Sor. Salazar y Mazarredo, Ministro de S. M. en Bolivia y su Comisario Especial en el Perú, se ha tomado posesión a nombre de la Reina de las Islas de Chinchas.

Tan luego como las muchas ocupaciones que ahora tengo me lo permitan remitiré a V. S. mi extracto de diario, para que tenga cabal conocimiento de los preliminares de este suceso, y la narración detallada de todas las operaciones, cumpliendo con lo preceptuado en los artículos 52, trat.º 2.º, título 6.º, y 21 trat.º 2.º título 4.º de las ordenanzas generales.

Dios gue. a V. S. muchos años. Fondeadero de las Islas Chinchas, 14 de Abril de 1864.

Joaquín Navarro.— Rubricado.

Sor. Director del Personal.

612

1864 abril 25, a bordo de la fragata Resolución *en el fondeadero de las islas Chinchas. Luis Hernández Pinzón, comandante general de la Escuadra del Pacífico al ministro de Marina. Da cuenta de la ocupación de las islas Chinchas por la Escuadra de su mando y de los sucesos que tuvieron lugar desde ese día. Adjunta copias de los escritos intercambiados entre la Comandancia General de la Escuadra del Pacífico y la Gobernación de las islas Chinchas, así como el memorándum de la toma de posesión de dichas islas, una lista de los oficiales peruanos tomados como rehenes y un informe sobre las defensas, fuerzas y armamento de Perú.*

25 de Abril de 1864.

Triplicado.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

N.º 261.

Da cuenta de la ocupación de las islas de Chincha por la escuadra de su mando: detalla esta operación y los sucesos que han tenido lugar desde el día en que se verificó hasta el de la fecha.

Escmo. Sr.

Por mi carta reservada n.º 251 de 1.º del actual fechada en Valparaíso, y listas de un todo las dos fragatas, salí el 6 en derrota a las islas de Chincha, donde como sabe V. E. debía hallarme el 14 del presente para conferenciar con el Sr. de Salazar y Mazarredo.

Desde mi salida hasta el 10, esperimenté calmas, por lo cual hice uso de la máquina. Este día en 22° de latitud Sur, se entablaron los vientos del 2.º cuadrante, con los que gané hasta los 15°, y calculando la distancia de 170 millas, encendí el 13, para no faltar a la hora designada. Al amanecer del 14, avisté la isla de San Galan, y a las 10 de la mañana comuniqué con la *Covadonga* que se aguantaba al N. de las de Chincha. Inmediatamente vino a mi bordo el Sr. de Salazar y tuve con él una conferencia: me leyó la nota que le había pasado el Ministro de Relaciones Esteriores del Perú, en la que se negaba a recibirle fundándose en pueriles pretestos sobre el carácter de que venía investido, pretestos que revelaban más bien una torcida intención y deseos de ganar tiempo, que los de escuchar las justas exigencias de España. El Sr. Comisario Español me entregó las instrucciones de ese Ministerio fecha 9. de Febrero ultimo, y después de enterarme de ellas y de volver a conferencia con el mismo Señor, y de la lectura de los art°s. 342 del «Derecho de gentes de Wattel», pág. 542, edición de 1834, y las págs. 274 a 276, ambas inclusive, de los elementos de «Droit internactional de Henry Wheaton», edición de Leipzig, de 1858, y el cap.º 12 de los «Elementos de derecho público internacional de Riquelme», edición de 1849; resolvimos tomar una actitud enérgica, apoderándose de las enunciadas islas de

Chincha en los términos que expresa la adjunta declaración n.º 1°, medida que nos pareció preferible al bombardeo de los puertos del litoral del Perú.

Tomada esta determinación bajo nuestra esclusiva responsabilidad, me dirijí con los tres buques al fondeadero de las citadas islas, donde intimé al Gobernador su rendición por medio de mi Ayudante personal Alférez de Navío D. Felipe Canga Argüelles, según consta de la copia n.º 2, y me contestó con la n.º 3. Reiteré la intimación con la copia n.º 4, disponiendo se alistasen los trozos de desembarco, y que un bote fuese a verificar lo propio al Comandante de la barca de guerra Peruana *Iquique* de 4. cañones, lo cual se consiguió inmediatamente. El Gobernador contestó como consta en la copia n.º 5. manifestando que no podía entregar las islas, y que cederá a fuerza mayor. Visto esto, dispuse embarcasen en los botes los citados trozos de desembarco al mando del Teniente de Navío de la Armada Dn. Evaristo Casariego, y a sus órdenes el Capitán de Infantería de Marina Dn. Olegario Castelani, el Teniente de Navío Dn. Pedro Ossa, el Alférez de Navío Dn. José Jaúdenes, los Tenientes de Infantería de Marina Dn. José Ors y Dn. Miguel Castillo, y los Guardias Marinas de primera clase habilitados de Oficial Dn. Fausto Saavedra y Dn. Enrique O'Neale; y los no habilitados Dn. José Gómez y Paul, y Dn. Angel Benito María y Látegui, y mandando los botes armados de artillería rayada para protejer el desembarco, los Guardias Marinas de 1.ª clase Dn. Melchor Ordoñez, Dn. Enrique de la Rigada y Dn. José Paghery.

La resistencia pudo haber sido mortífera para las tropas de desembarco porque había que atravesar primeramente un muelle de madera de unos 200. metros de largo, donde sólo podían pasar dos en fondo sujetos al fuego de las alturas, y luego una pendiente escarpadísima siendo toda la periferia de aquella parte de la isla tajada a pique, y la guarnición tenía siempre asegurada la retaguardia en las noventa o cien fragatas estrangeras que cargan huano en el otro lado de la isla a media milla de distancia.

Como era de temerse una emboscada, dispuse que el Mayor General de la Escuadra se pusiese al frente de las tropas, y el Sr. Salazar y Mazarredo que se prestó a acompañarle, marchó a su lado en esta ocasión, pero afortunadamente la mayoría de los Oficiales Pe-

ruanos fué de parecer en la junta que celebraron según supe después, de no hacer resistencia entregándose a discreción, apesar de que en la isla contaban además con varios centenares de aventureros Europeos y Norte y Sur Americanos, así es que el desembarco se verificó sin resistencia alguna.

En mi entrevista con el referido Gobernador, traté con él varios puntos conducentes al mejor servicio y seguridad de los habitantes de la isla, disponiendo que los 169 presidiarios que había en ella se embarcasen para Pisco (unas 11. millas al ESE. del grupo) con los 300 hombres de guarnición de Infantería de Marina, a quienes les concedí saliesen para dicho punto en entera libertad, consiguiendo de este modo el que no aumentase el número de personas por si escaseaba el abastecimiento. Se arboló el pabellón Español en la casa de la Gobernación y en la citada barca, y fué saludado con las voces de Ordenanza y 21. cañonazos que disparó la fragata *Resolución.* Concluida la toma de posesión, regresó la gente a sus bordos.

D. Andrés Alvarez Calderón, Senador de la República y contratista de su gobierno, quedó como estaba dirijiendo los cargamentos del huano.

Después de verificado el embarque de los presidiarios y de la guarnición dotada provisionalmente la *Iquique,* y repartidos los gefes y oficiales de Marina que se espresan en el documento n.º 6, entre ellos el citado Gobernador Sr. Valle Riestra, que había creído conveniente tomar como rehenes para garantir la seguridad de los Españoles residentes en Lima y en el Callao, y que pudieran muy bien ser víctimas de la efervescencia popular, escitada con la noticia de la ocupación de las islas de Chincha por las armas de S. M. Eran estos rehenes tanto más importantes, cuanto que la mayor parte son individuos de elevada posición social en el Perú, como el indicado Sr. Valle Riestra, y Haza, Capitanes de Navío, que están enlazados con familias que figuran en importantes puestos oficiales en la República, y el joven Mariátegui, hijo del Presidente de la Corte Suprema de Justicia y gefe del partido rojo, uno de los más violentos enemigos de la España. Escuso decir a V. E. que todos durante el tiempo que han permanecido abordo, han estado rodeados de las mayores atenciones.

A las 2 de la madrugada del día 15 último, dejé con toda la fuerza de mi mando el fondeadero de las islas y

me dirijí a la rada del Callao, donde hubiera podido fondear en la misma noche, pero preferí verificarlo el 16. al amanecer para no difundir la alarma en la población, si como era de esperar tenían ya noticia del hecho por dos o tres buques huaneros que habían salido de las islas para la referida rada pocos momentos después de verificarse el acto de ocupación. El objeto principal de mi ida al espresado punto, era el de sacar de dicha rada en donde estaba surto el bricbarca Español *Heredia* de la casa de este nombre en Málaga, y poner inmediata y directamente en conocimiento del gobierno del Perú el hecho por medio de los documtos., copias n.^{os} 1. y 7, y que conferenciásemos el Sr. Comisario especial extraordinario y yo con el Sr. Ministro de Francia Ms. de Lesseps, y con los gefes de las estaciones navales Inglesa y Norte Americana, Mr. Douglas que manda la corbeta *Shearwater,* y Mr. Middleton que manda la *St. Mary* y entregarles la declaración ya citada para los demás miembros del Cuerpo Diplomático.

La noticia de la llegada de esta Escuadra causó la escitación consiguiente en el Callao y en Lima, y se prohibió por el gobierno el embarque de los súbditos Españoles. La escuadra Peruana se hallaba toda abrigada bajo los fuegos de los fuertes del Callao y a poco rato encendieron sus máquinas.

A las 4 estábamos en movimiento a fin de protejer la salida de la barca *Heredia,* único buque mercante Español que había en el puerto, muy próximo al muelle y bajo las baterías de la plaza. Para entonces había ya pasado a la fragata *Amazonas* el Contra Almirante Valle Riestra que arboló en ella su insignia, y momentos después hubo señales y gran movimiento en la escuadra Peruana; todos los buques mandaron sus botes a la Capitana, y en breve se pusieron algunos en movimiento. Las fuerzas enemigas reunidas eran ocho buques de hélice, entre ellos la *Amazonas* de 40 cañones, protejidos por los castillos del Callao y baterías de tierra. Además de mi interés por sacar aquel buque, suponía que en él se habrían refugiado los Españoles más comprometidos, como así resultó en efecto. El Comandante de la *Covadonga,* Teniente de Navío D. Luis Fery desempeñó esta comisión como aparece de la copia del parte n.º A con tal brillantez bizarría e inteligencia que satisfizo de la manera más cumplida mi justo orgullo como gefe

de estas fuerzas, siendo un hecho que a la luz del día se llevaba a cabo a presencia de las marinas estrangeras, y aún de la misma del Perú por cuyos costados pasó a la voz, y del inmenso gentío que coronaba los muelles, mereciendo esta operación el aplauso hasta de los mismos Peruanos, que reprochaban a sus marinos el modo de conducirse en tal ocasión.

Mandé a las fragatas prepararse para combate, el mismo tiempo que daba aquel cometido a la goleta. La RESOLUCION aproada al ESE, cayó sobre estribor, hizo una completa ciaboga siguiendo la *Triunfo* por contramarcha previa señal, y ambos buques presentando el costado de babor proa al SSO. pararon las máquinas quedando en líneas de combate muy inmediatas a los buques Peruanos, y a las baterías de tierra que se hallaban cubiertas. Resuelto a romper el fuego si la goleta era molestada, me pareció que debía dejar la iniciativa del combate al enemigo, según lo dicho en la declaración diplomática que firmé con el Sr. de Salazar, y en la comunicación que pasé al Ministro de Relaciones Esteriores. Inmediatamente y con bastante confusión procedieron a retirar sus buques a menos agua, llevando remolcado para dentro del muelle un bergantín de vela armado con 12. cañones rayados, y un vapor que no tenía encendida su máquina. Las fragatas continuaron en esta actitud amenazante, ya un costado ya otro, hasta tanto que se vió salir de entre los buques la goleta *Covadonga,* remolcando a la bricbarca mercante *Heredia.*

Después de egecutarse lo que llevo espuesto, determiné regresar sin demora a las islas, disponiendo al efecto que la *Triunfo* siguiese su navegación para las mismas a primera velocidad, mientras que la *Resolución* tomaba de remolque el bricbarca; y acompañado de la goleta dejé la rada del Callao con rumbo al Sur.

A mi llegada a las islas no encontré novedad alguna, habiéndose conservado inalterable la tranquilidad pública durante mi ausencia. Los cargamentos continuaban verificándose bajo todas banderas, incluso la Peruana a quien concedí este privilegio para no perturbar el tráfico. El día 20. al amanecer llegó a este buque un Oficial parlamentario procedente de Pisco, portador de una nota del Ministro de Relaciones Esteriores Sr. Riveyro, de cuyo lenguaje se enterará V. E. por la copia adjunta n.º 8. En vista del contesto de la misma y

de la seguridad dada por el gobierno Peruano de que los Españoles eran respetados, no vacilé en dar desde luego libertad a todos los rehenes, para que se persuadiese de que lejos de querer resucitar los tiempos de barbarie como indica el Sr. Riveyro, mi propósito no había sido otro al tomarlos que el de robustecer la autoridad de los gobernantes de la República, para que pusiesen en planta los medios de contener en el pueblo la escitación de las pasiones. Marchando a Lima el Sr. Valle Riestra, le hice portador de mi contestación al Ministro de Relaciones Esteriores, de la que acompaño copia con el n.º 9.

Debo manifestar a V. E. que con el objeto de dejar al Gobierno de S. M. libre de todo compromiso, no he querido tomar medidas definitivas en las islas; esto es que no he nombrado en ellas Autoridades ni se ha arbolado la bandera Española más que en el día de la toma de posesión: tampoco se ha entorpecido el cargamento del huano, pues por el contrario he manifestado a los Agentes que por mi parte sólo encontrarán facilidades.

En cuanto al *Iquique,* he nombrado accidentalmente para su mando al Teniente de Navío Ayudante de la Mayoría D. José Navarro, encargándole al propio tiempo atienda al servicio de Capitanía de puerto, y tome nota de los buques que entran y salen; y cuando las circunstancias lo permitan, se le nombrará dotación proporcionada.

Esto dispuesto: y en vista de las circunstancias y dificultades que encontraba para proveerse de combustible, adopté el único medio que tenía para verificarlo, que consistía en aprovechar las cortas cantidades que como lastre suelen traer los buques que vienen del Callao a cargar huano, a fin de aumentar los tres días de combustible con que contaba cada fragata.

Se toman todas las precauciones militares interiores y esteriores que la situación ecsige y que previene la Ordenanza, como son rondas por los botes de la Escuadra, y además el de descubierta servicio que verifica la goleta cuando hay necesidad de él, topes y vigías, guardias armadas, y el resto de la gente durmiendo al pié de los cañones; pues si bien es de esperar que no ocurra novedad alguna; son precauciones que juzgo indispensables en las actuales circunstancias. También la goleta explora las costas de Pisco y sus inmediaciones para descubrir cualquiera novedad.

Supimos el 21. por el paquete *Inglés* que procedía del Callao para el Sur, que el gobierno del Perú, entre otras medidas, había tomado la de que los Correos Ingleses no hiciesen las escalas que acostumbran en las islas para privarnos de toda comunicación: sin embargo por esta vez tocó en Pisco, e inmediatamente que vi su dirección, di orden a la goleta para que fuese en su demanda con objeto de dejar en él al Contador de este último buque, que había mencionado para pasar a Valparaíso a enviarnos carbón, y a algunos de los refugiados en estos buques.

No pocas dificultades puso en el vapor su Contador que es Peruano para la admisión de estos pasageros, sin duda por las instrucciones que le habían dado las autoridades del Perú. Al regreso de la *Covadonga* que transportaba siete Españoles salidos del Callao, supimos que en Lima no había ocurrido novedad de importancia, que el gobierno había pedido facultades estraordinarias a la Comisión permanente del Congreso las que le fueron concedidas; que las había solicitado también para contratar un empréstito de los doce millones de pesos, y que se le concedió hasta la cantidad de cincuenta; así mismo se le autorizó para aumentar considerablemente el Ejército y la Marina; que se alistaron muchos voluntarios para tomar las armas, que el entusiasmo era general; y por último, que se habían espedido circulares a los Prefectos y Comandantes militares para que procediesen con arreglo a las circunstancias; esto es que nos privasen de toda clase de ausilio en cuanto a carbón, víveres, agua y comunicaciones, prohibiendo la venida a las islas de todos los buques nacionales, y permitiendo sólo que tocasen en ellas los que viniesen a cargar huano. Se supo además que la tranquilidad pública continuaba inalterable, y que el gobierno había tomado enérgicas medidas para la seguridad de los Españoles, en vista de la actitud tomada por nosotros. Tal es hasta el día de hoy el estado de las cosas. En adelante continuaré dando a V. E. si es posible noticia circunstanciada de cuanto ocurra en forma de diario, pero no debe confiar en que recibirá mis comunicaciones, por que no debiendo entregarlas sino a persona segura, no las enviaré sino con las que merezcan mi confianza.

Ahora bien: me ha decidido a tomar aquella medida, de acuerdo con el Sr. de Salazar y Mazarredo, des-

pués de la meditada lectura de las instrucciones que V. E. se sirvió comunicarme. He tenido en cuenta que las circunstancias en que fueron redactadas diferían esencialmente de aquellas en que me encontré colocado de improviso, pues éstas no preveían el caso de no ser admitido el Comisario especial por el gobierno del Perú, circunstancia que agravaba más las dificultades ecsistentes. Además, los testos de Wheaton Riquelme y Wattel que dejo citados, parece que me autorizaban para obrar de esta manera, habiendo creído preferible esto a bombardear los puertos como se espresaba en las instrucciones, por que de aquí podría resultar destrucción de vidas y de propiedades de estrangeros, mientras que del otro modo se ha llevado a cabo sin daño de ninguna naturaleza.

Es mi deber asegurar a V. E. que no se ocasionarán más gastos que los puramente indispensables, que son los que hasta aquí se han hecho; que ciertamente no son mayores que los que causarían estos buques en las Antillas, y que en cuanto a proveerme de gente es punto muy difícil, pues la nuestra se deserta alhagada con promesas de mayores ventajas que en estos países se les ofrece; y por último, que si el gobierno de S. M. decidiese continuar las operaciones, es de la mayor importancia para verificarlo con écsito, que estos buques no queden abandonados a sus propios recursos, sino que sean reforzados, al menos con otras dos fragatas de hélice y un aviso del porte de la *Circe* o *Vencedora* y sino fuese posible dos fragatas, una al menos: que éstas traigan doscientos marineros para reemplazar bajas de estos buques, proporcionada cantidad de armamento y pertrechos de guerra de todas clases, de que salimos escasos, como manifesté al Excmo. Sr. Capitán General del Departamento de Cádiz con fecha 28 de Julio de 1862, antes de mi salida; y que se manifieste al Excmo. Sr. Comandante general del Apostadero de la Habana, facilite todo el auxilio que se le pida por mí por la vía de Panamá, y que su urgencia no permita recabarlos de la península. De esta manera se podrá atender a todo el servicio de la costa del Perú.

Concluiré esta comunicación manifestando a V. E. que tanto en la ocupación de las islas de Chincha como en la operación ejecutada en el Callao, los dignos y distinguidos Comandantes de estas dos fragatas, Capitanes de Navío los Sres. D. Manuel de la Rigada y Leal

y D. Enrique Cróquer y Pavía, conocimientos marineros y militares que resaltaban en el estado de instrucción de sus tripulantes, obtenido apesar de la larga y penosa campaña que vienen haciendo. El entusiasmo de los oficiales, marineros y todos los individuos de los buques era tal, que yo lo consideraba como garantía segura del más honrroso écsito para España, si hubiese llegado el caso de entrar en combate; por lo cual me permito recomendar a la Real munificencia de S. M. a los gefes y oficiales mencionados y respecto a la *Covadonga*, reitero a V. E. la especial recomendación que queda hecha por el servicio particular que llevó a cabo con el brillante écsito que queda referido.

Es cuanto tengo que manifestar a V. E., añadiéndole que estos despachos se los entrego al Sr. Salazar y Mazarredo, el que dará verbalmente todas las esplicaciones que puedan desearse. A este Señor le conducirá la goleta a Payta, último puerto del Perú donde toca el vapor; por que considerando urgente lleguen a manos de V. E. mis comunicaciones, y que el citado Comisario pase a dar cuenta de nuestra determinación, viéndonos privados de los Correos Ingleses por el decreto del gobierno del Perú, era necesario adoptar este medio aún cuando me vea privado de los importantes servicios que presta la goleta.

Dios guarde a V. E. muchos años. Abordo de la fragata *Resolución* en el fondeadero de las islas de Chincha, a 25 de Abril de 1864.

Excmo. Sr.

(Firmado y rubricado):

LUIS H. PINZON.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

NUMERO 1

Memorandum de Sr. Salazar y Mazarredo.

DECLARACION:

Los infrascritos Comisario especial Estraordinario de S. M. Católica en el Perú, y Comandante General de su escuadra del Pacífico.

En atención a que las razones espuestas en el memorandum dirijido el doce de este mes a los Representantes de las naciones aliadas en Lima, demuestran de un modo evidente que el Gobierno de la república Peruana, se ha colocado respecto del de S. M. en una actitud que hace indispensable el empleo de la fuerza.

Considerando que la política de conciliación fraternal seguida hasta el día sólo ha servido para que el Gobierno de un país que tiene con la España obligaciones sagradas, las olvide, creyendo que la moderación significa impotencia;

Considerando que el Gobierno de S. M. Católica no ha reconocido la independencia del Perú, por culpa del de la república, y que según la espresión de uno de sus publicistas, «la tregua continúa sólo de hecho»;

Considerando que el bombardeo de uno o más puertos servirá tan sólo para derramar sangre inútilmente y para destruir la propiedad de súbditos de las naciones aliadas, y tal vez la de Peruanos que censuran la conducta de su Gobierno;

Considerando que el de S. M. no pretende nunca mezclarse en la política interior de las repúblicas Hispano-Americanas, y que para demostrar la sinceridad de sus deseos, ha evitado en cuanto le ha sido posible hacer ningún desembarco en la tierra firme;

Considerando que el Gobierno del Perú ha declarado además en un documento diplomático dirijido al de la Gran Bretaña, «que las islas del guano no son sino una factoría, un establecimiento rentístico del Gobierno», y que por esa razón no podía admitir en ellos ni Cónsules ni Agentes Consulares;

Considerando que la propiedad de las mencionadas islas puede reivindicarse por el Gobierno de S. M. con un derecho semejante al que la Gran Bretaña sancionó, devolviendo las islas de Fernando Pó, Annobon y

Corisco, después de una ocupación formal y no interrumpida durante un número considerable de años;

Considerando que según una manifestación que acaba de hacerse en la Comisión permanente del Congreso Peruano, el Gobierno ha enviado al estrangero comisionados que deben contratar un empréstito de setenta millones de pesos, cantidad excesivamente superior a las atenciones del tesoro;

Considerando que según la opinión pública, parte de ese capital se destinará a adquirir los medios de oponerse a las justas ecsigencias de la España, y que los obstáculos puestos al recibimiento del infrascrito Comisario especial, tienen por objeto ganar el tiempo suficiente para terminar aquella operación rentística;

Los infrascritos Comandante General de la Escuadra de S. M. Católica en el Pacífico, y su Comisario especial Estraordinario en el Perú, declaran que ha resuelto lo siguiente:—

Artº 1º — La escuadra de S. M. se apoderará de todas las islas pertenecientes al Perú, y de los buques de guerra que sirvan de obstáculo a este proyecto.

Artº 2º — El guano que contienen las islas de Chincha, servirá de hipoteca para todas las cantidades adelantadas al Perú por súbditos estrangeros, con la garantía de aquel abono, siempre que los respectivos contratos hayan sido aprobados por el congreso Peruano, y publicados de un modo oficial antes del día de la fecha.

Artº 3º — Las compañías estrangeras que embarcan guano en la actualidad, seguirán esportándolo, y rendirán cuenta al Gobierno de S. M. de las toneladas que estraigan desde el día de hoy en que se ha enarbolado el pabellón Español en las islas de Chincha.

Y para que conste y llegue a noticia de quien corresponda, firmamos esta declaración en el fondeadero de las islas de Chincha a catorce de Abril de mil ochocientos sesenta y cuatro. = (Firmado) Luis H. Pinzón = (Firmado) Eusebio de Salazar y Mazarredo. =

Es copia.

PINZON.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO
.....

(p) Intimaciones de entrega de las Islas de Chincha a su Gobernador.

Copia número 2.

Comandancia General de la Escuadra del Pacífico = Estando resuelto a posesionarme de las Islas Chinchas, con las fuerzas de mi mando, lo participo a V. S., debiendo en el término de quince minutos dejarlas a mi disposición, pues de lo contrario las tomaré a viva fuerza. = Dios guarde a V. S. muchos años, Fondeadero de las Islas Chinchas a catorce de Abril de mil ochocientos sesenta y cuatro = Luis Hernández Pinzón = Sr. Gobernador de las Islas Chinchas.

Copia número 3.

Gobernación de las Islas Chinchas = R. P. = a 14 de Abril de 1864. Señor Contra-Almirante = He recibido la nota que el Sr. Almirante ha tenido a bien dirijirme con fecha de hoy en la cual me intima que ponga a su disposición estas Islas, y que en el caso de no hacerlo así, tomará posesión de ellas por medio de la fuerza. En contestación debo decir al Señor Almirante que no tengo instrucciones de mi gobierno sobre el particular y que no pudiendo por lo tanto proceder en asunto de tanta gravedad, pediré las necesarias esperando que el Sr. Almirante tenga a bien darme el tiempo necesario para recibirlas = Tengo el honor de ser del Señor Almirante muy obsecuente servidor = Ramón Valle-Riestra = Al Sr. Contra-Almirante y Comandante Gral. de la Escuadra Española en el Pacífico.

Son Copias.

PINZON.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

.....

(p) Copia número 4.

Comandancia General de la Escuadra del Pacífico. = En contestación a la atenta nota de V. S. que acabo de recibir, pongo en su conocimiento que el Alférez de Navío dador de esta comunicación lleva una bandera Española que deberá sustituir a la Peruana en el plazo improrrogable de quince minutos. Si así no fuere se romperá el fuego inmediatamente sin contemplaciones de ningún género y V. S. será responsable de la sangre que se derrame y de la propiedad que se destruya. = Dios gde. a V. S. muchos años, fondeadero de las Islas Chinchas, 14 de Abril de 1864. = Luis Hernández Pinzón. = Sr. Gobernador de las Islas Chinchas.

Copia número 5.

Gobernación de las Islas Chinchas. = R. P. = a 14 de Abril de 1864. = Señor Contra-Almirante. = Es en mis manos la segunda nota del Señor Almirante fecha de hoy en la cual se niega a darme tiempo necesario para recibir instrucciones de mi Gobierno sobre la intimación que me hace de entregarle la posesión de estas Islas y reitera a su intimación. Contesto dicha nota diciendo al Señor Almirante, que careciendo de las instrucciones que he dicho, no está en mi facultad el hacer la entrega, pero que si el Señor Almirante haciendo uso de las crecidas fuerzas que tiene a sus órdenes realiza el hecho que se propone protestaré como protesto desde ahora a nombre del Gobierno Supremo de la República de la violencia que sobre el Perú ejercen las armas Españolas surtas hoy en este Puerto y que el Señor Almirante será responsable de las consecuencias que pueda traer sobre la población su procedimiento así como de los perjuicios que puedan originarse a los buques extrangeros que actualmente se hallen a la carga. = Soy del Señor Almirante su mas atento servidor. = Ramón Valle Riestra. = Al Señor Contra-Almirante Comandante General de la Escuadra Española en el Pacífico.

Son copias

PINZON.

Número 6

Lista de los jefes y oficiales Peruanos que hay en cada buque : tomados en rehenes al ocupar las Chinchas.

Fragata *Resolución*

Sr. Capitán de Navío.....	Dn. Ramón Valle Riestra.
Id. id. id.	Dn. Diego de la Haza.
Alférez de Fragata.....	Dn. Leandro Mariategui.

Fragata *Triunfo*

Capitán de Corbeta.....	Dn. Agustín Arriola.
Teniente segundo graduado.....	Dn. Toribio Raygada.
Id. id. id.	Dn. Germán Paz.

Goleta *Covadonga*

Guardia Marina.....	Dn. José Seminario.
Id. id.	Dn. Juan Taboada.

Es copia

PINZON.

(M)

MEMORANDUM DEL MAYOR

El que suscribe prescinde de la descripción de las costas del Perú, de sus puertos, condiciones, y Latitud y Longitud de los puntos, bien sabidos de V.E. y de la Junta. Todo consta en los planos publicados por Fitzroy y King, además de los antiguos trabajos Españoles que sirvieron a aquellos de base.

En la memoria presentada por el Ministro de Guerra Marina del Congreso nacional del Perú que tengo a la vista dice que hablando con propiedad no existe ninguna plaza fuerte, pues el Castillo de la *Independencia* en el Callao no merece tal nombre, a pesar de que conserve cortina con algunas piezas de artillería. Es así: visitado y examinado por mí, lo he visto destinado a usos de paz en escala muy considerable: El fortín de *Santa Ana* tiene una batería a flor de agua; pero carece de obras esteriores que le den importancia. En las Islas Chinchas no existe ninguna clase de fortificación; y aunque durante la última presidencia del Gene-

ral Castilla trataron de erigirlas, no se llevaron a cabo, como sucede con otros muchos proyectos.

El Ejército consta de cuatro a cinco mil hombres en tiempo de paz, perfectamente vestidos y uniformados, con harto viciosa organización. Los oficiales tienen en general mui escasa instrucción, reflexándose en la milicia la profunda inmoralidad que se nota en otros ramos de la Administración pública. En la guerra con el Ecuador en 1859, hicieron esfuerzos y desembolsos para aumentarlo hasta diez mil. Todos los oficiales y soldados, los primeros en su mayor parte, son de color. Los vicios radicales de la milicia en el Perú, son entre otros, el sistema de conscripción, y la falta de remonta que hacen venir de Chile. No deseo separarme de la concisión a que me veo obligado. El arma de Artillería es la mejor servida de todas las del Ejército. Para salir del marasmo en que yacía este ramo, enviaron a Inglaterra un Jefe que adquirió hasta cuarenta y ocho cañones rayados calibres de 4 hasta 12, con todos sus montajes, arneses y aparatos.

A continuación la lista de sus buques de guerra y transportes, construidos todos en Inglaterra, o al menos los que merecen el nombre de buques.

Fragata *Callao*	300 caballos.	44 cañones.
» *Amazonas*	300 »	33 »
Vapor *Loa*	150 »	6 »
» *Tumber*	100 »	2 »
» *Ucayalí*	250 »	6 »
Transporte *Huaraz*	400 »	2 »
» *Sachaca*	100 »	2 »
Vapor *Lersundi*	400 »	2 »
Bergantín *Guise*	de velas.	12 »

Varios Pontones y Chatas que sirven de Depósitos de carbón en el Callao y Chinchas. Además tienen varios vapores pequeños en la navegación del Río Amazonas.

La Fragata *Callao* está a pique en la Rada, en la Isla de San Lorenzo, y sin esperanza de salvarla.

PERSONAL Y CLASES

Contralmirantes	4
Capitanes de Navío	17
Capitanes de Fragata	13
Capitanes de Corbeta	10

Las tripulaciones se componen de voluntarios: más de una tercera parte de la total de marinería son estrangeros.

El armamento de la Marina es defectuoso, y más que defectuoso, pésimamente servido. Se repiten mucho las desgracias en los saludos y se me ha asegurado por persona que me merece el más entero crédito, que de trescientos tiros a blanco sólo han hecho uno solo. La condición especial de estas costas; los paralelos que comprende, y benignidad de los tiempos reinantes, hace que los oficiales de Marina no tengan la práctica de mar, ni los conocimientos que requiere la profesión.

Del estado de vida y aptitud para navegar de los buques que preceden, habría mucho que decir. Pero debo considerarlos a todos en perfecto estado de servicio. Hay dos batallones de Marina, que turnan en el relevo de las guarniciones de los buques de las Islas de Chincha y del Puerto Chala. Están escasos de plazas; sin embargo en las primeras hay unos ciento veinte hombres de tropa, además de trescientos presidiarios empleados en la carga del huano.

De los datos que antecede se deduce fácilmente, la poca o ninguna dificultad que ofrece el ocupar las Islas de Chincha con la fuerza de que disponemos, como también todos los buques de que se compone la Marina del Perú. El que suscribe haría ofensa al buen sentido militar, si creyese se abrigaban dudas sobre el éxito que tendría cualquier operación contra las Chinchas y contra las fuerzas navales de esta República. La simple presentación de una sola de estas fragatas en las Chinchas, pondría al Gobierno Español en posesión accidental de estas Islas. En cuanto a las fuerzas navales, baste decir que en ocasión en que el Gobierno Francés tenía pendientes enérgicas reclamaciones contra el del Perú, fondeó en la Rada del Callao el Navío Misto Francés *Duguay Froisin* llevando a su bordo al Sr. Encargado de Negocios Mr. Edmond de Lesseps; el cual no se cuidaba ciertamente de la Escuadra Peruana; pero ésta, poseida de terror pánico, salió furtivamente aprovechando la obscuridad de la noche.

613

1864 junio 9, Islas Chinchas.
Luis Hernández Pinzón al ministro de Marina.
Da cuenta de cómo el Sr. Salazar y Mazarredo le ocultó documentos de la Primera Secretaría de Estado donde se expresaban sus intenciones de lograr el arreglo pacífico con el gobierno del Perú, incitándoles en cambio a una actitud de franca hostilidad que tuvo como consecuencia la toma de las islas Chinchas. Relata también la situación comprometida en la que se hallan debido a la falta de abastecimiento de víveres y combustible y los esfuerzos realizados para suavizar la situación con el gobierno del Perú. Adjunta una copia de las instrucciones que ha redactado para el mayor general de la Escuadra del Pacífico en la comisión cerca del cuerpo diplomático residente en Lima y la respuesta del mayor de la Escuadra, que relata los acontecimientos ocurridos en el cumplimiento de su misión.

Al Excmo. Sr. Ministro de Marina.

Nº 280

Islas de Chincha, 9 de junio de 1864

Exmo. Sr. = Por el Guardia Marina Derqui que marchó a la Península el 24 de mayo último, tuve el honor de manifestar a V.E. en carta número 274 de la propia fecha, que no ocurría novedad en estas Islas, continuando en su posesión a pesar de la corta distancia de la capital.

La salida para España del Capitán de Fragata Oreyro, y del Guardiamarina Saavedra que regresan por enfermedad, me permite con seguridad dirigirme a V.E., para poner en su conocimiento incidentes de cierta importancia, conocidos después de la marcha del Sor. Salazar.

Conviene también espresar los antecedentes que precedieron a la ocupación de estas Islas, y los accesorios que siguieron a este suceso, porque así resaltará más el punto principal sobre que versa esta carta.

Avisado en nota cifrada que dirijió a Valparaiso el Sor. Mazarredo, para que estuviese precisamente el 14 de Abril con las fragatas en este fondeadero, surtidas de víveres, carbón, pertrechos de guerra, y la marinería que faltase, previ que era posible que se emprendiesen operaciones militares en la Costa del Perú, añadiéndome no remitía las comunicaciones oficiales hasta entregármelas personalmente aquel día, que con la *Covadonga* se hallaría a la vista del citado punto.

Dos días antes de mi salida de Valparaíso, conferencié reservadamente con el Sor. Tavira, Ministro de S.M. en Chile, acerca de la facilidad que habría, dado el caso que se emprendiesen las expresadas operaciones, para abaster la Escuadra de todo lo necesario durante el curso de las mismas, y si pondrían obstáculo a ello las autoridades de dicha república. Era consiguiente que fijare mi atención en Valparaíso, no tan sólo por ser el punto de la costa en que los abastos se logran con más facilidad, prontitud y bajo precio, sino también por ser el puerto de sotavento, desde el cual la duración media de la navegación a estas Islas es de ocho a nueve días. El Señor Tavira con el conocimiento que debía tener del país, me dio las mayores seguridades de que no se opondrían a la salida de Valparaíso de buques estrangeros con los competentes cargamentos; pues si bien debía esperarse que la prensa y pueblo de Chile, se desahogarían en denuestos, griterías, e injurias contra estas fuerzas, si hostilizaban a la República Peruana, como es harto frecuente en los países hispano-americanos, y particularmente contra España, abrigaba completa seguridad de buen éxito en esta parte. Dado este paso preventivo, reposté las dos fragatas en los términos que manifesté a V.E. en carta de Abril último, y salí el 5 del mismo mes para las Islas, acudiendo a llamamiento que me había hecho el citado Señor Salazar, con tal solicitud, que por temor de retardar mi llegada el día señalado, navegué a toda máquina por espacio de tres días que subsistieron las calmas, consumiendo el combustible, no sólo por temor de que ocurriese algún desperfecto a la *Covadonga* y a las personas que conducía, sino por que con la lealtad y buena fe que caracteriza todos mis actos públicos y privados, creía sencillamente secundar los deseos del Gobierno de S.M. espresados por conducto de su Comisario especial extraordinario en el Perú y Ministro Residente en Bolivia, de quien estaba muy lejos de desconfiar en ningún sentido; antes bien, la circunstancia de no haberme remitido las instrucciones de ese Ministerio, la atribuía, más a temor de que se estraviase tan interesante documento, que a manejos que no caben en mi mente.

Consolidada que fue nuestra situación en las Islas, cuidé de tener nuevo repuesto de combustible y de víveres para estar listo a todo sotavento, y poder practicar cualquiera operación; al efecto comisioné al Contador de la goleta para que trasladándose a Valparaíso en unión de uno de los Españoles refugiados en esta fragata, hombre práctico en negocios comerciales, comprase y remitiese a la mayor brevedad dos mil toneladas de carbón y tres meses de víveres y que viniese cuidando de todo como Sobrecargo este último sujeto. Por desgracia los pronósticos del Señor Tavira no se han realizado hasta el día, después de cuarenta y

dos transcurridos desde que llegaron a Valparaíso los comisionados, la escitación pública ha sido mayor en Chile que en el Perú: los Ministros de Relaciones Esteriores y de Hacienda han dimitido sus cargos, siendo reemplazados por otros más ardientes en política, y el resultado de todo es, que hasta la fecha, no he tenido noticias decisivas del Sor. Tavira, acerca de los pedidos que se hicieron, ni del Contador de la *Covadonga,* y por consiguiente no ha llegado una sola tonelada de carbón ni víveres. Queda pues, establecido por ahora para ulteriores deducciones, que a no contar con otros recursos que los que esperaba de Valparaíso, la situación de estas fuerzas navales sería de las más críticas, pues me encontraría con sólo un mes de víveres en una costa en que todo es hostil. Sería una ilusión suponer que en ningún otro punto de ella, pudiera procurarme abastos. Valparaíso, Callao, y San Francisco de California son los tres únicos puertos en que todo se consigue con seguridad y comodidad. El segundo me estaba vedado; al tercero no podía recurrir por la mucha distancia y lo tardío del resultado; sólo confiaba en el primero, que hasta ahora, repito, nada ha producido. El orden de materias exige que haya espresado este incidente antes del hecho principal, o sea la ocupación de estas Islas, de que voi a tratar.

Tan luego como en la mar se trasbordó el Sr. Salazar a esta fragata, me esplicó verbal y sucintamente lo que le ocurrió en Lima, entregándome sólo la comunicación muy reservada de ese Ministerio, y una de las copias, manifestando de palabra, que estaba facultado para hostilizar al Perú, bombardeando sus puertos e Islas y en la forma que tuviese por conveniente, y que no debía vacilar en tomar las Islas de Chincha en vista del nuevo ultraje que la España acababa de recibir; que él pensó haber tomado las de Lobos el 6 de dicho mes con la Goleta; pero que desistió de este propósito hasta que se tomasen las otras; que en su concepto era más conveniente adoptar la resolución indicada evitándose efusión de sangre y la infinidad de perjuicios que habían de irregorase a la propiedad extrangera, tan numerosa en los puertos del Perú. Puedo asegurar a V.E. que escuchaba al Sor. Comisario, como a la persona más interesada en el buen nombre de España y poseedor de las ideas e inspiraciones del Gobierno de S.M. que acababa de recibir, por lo cual acepté su propuesta, y se procedió por el Mayor General a redactar la primera y segunda intimación que se dirigió al Gobernador de las Islas, ayudándole en este trabajo el Sr. Salazar. Como las instrucciones de ese Ministerio previenen que me pusiera enteramente de acuerdo con dicho Señor, y nada dicen en contra de lo efectuado, corroboré la idea de que esta especie de hostilidad pasiva que apreciábamos con el carácter de represalias, era preferible a sembrar la desolación en los puertos Peruanos y regresar en seguida a España, lo cual hubiera parecido en estos países como una fuga. Noté, y notó también al momento el Mayor, que en las instrucciones faltaba una de las copias de referencia, que era de las que se dieron por el Ministro de Estado y Presidente del Consejo de Ministros al Sr. Salazar; y habiéndosela pedido con insistencia, contestó que era un documento de poca importancia, que se había estraviado en el laberinto de sus papeles. ¡Cuán lejos estaba yo de presumir que dicho documento era el más esencial, y la clave de cuanto debía hacerse, y que se me ocultó maliciosamente con el fin de llevar a cabo sin embarazo alguno la idea de tomar las Islas de Chincha que

hace años estaba fija en el Sr. Mazarredo con el carácter de monomanía! Insiste de nuevo el Mayor no una sino repetidas veces en recabar del Sr. Ministro este documento; siempre, y no pocas veces en mi presencia le contesta, «que no sabe qué se ha hecho de él, que ya parecería». Llegué por tanto a creer que no tenía entidad alguna, y a aún advertir al Mayor que no lo pidiese más, pues concebía que si se había estraviado la copia que se me remitía por Marina, no era probable que tampoco encontrase dicho Señor el documento original que le fuera dirigido directamente por la Primera Secretaría de Estado, y sobre todo imposible que se hubiese perdido también la memoria del Sr. Ministro, para que no me advirtiese de su contenido, que tan grave y transcendental era.

Estamos ya en posesión de las Islas de Chincha, y hemos operado en la Rada del Callao en la forma de que V.E. tiene conocimiento por mis partes anteriores. En el Señor de Salazar se desarrolla el más ardiente deseo de regresar a Madrid, a dar personalmente cuenta de lo efectuado; y juzgué con él que su presencia cerca del Gobierno, era muy importante para que le ilustrase verbalmente, y al propio tiempo, para que la Correspondencia oficial fuese con la mayor seguridad. Fiel a mi sistema de creencia absoluta en la buena fe con que procedía el Ministro de S.M., no vacilo un momento en hacer nuevos sacrificios para satisfacer sus deseos, con la mayor seguridad y decoro de su persona: en medio de la penuria de carbón salgo con la *Resolución* y la *Covadonga* a esperar el paquete Inglés en el freu de los Islotes Mazorque y Pelado a 50 millas al NO del Callao de Lima y a ciento cincuenta y ocho del grupo de las Chinchas en Latitud 11° 2g' y Longitud Oeste de San Fernando 71° 42', consumiendo en esta operación no poca cantidad de aquel artículo; pero no tuvo resultado alguno; ya porque el paquete anticipase o retardase su salida, ya por cualquiera causa independiente de mi voluntad, no me fue posible comunicar con él; así es que regresé a las Islas, con bastante menos combustible, después de algunos días de barlovento. Transcurrieron otros días; la impaciencia del Señor Salazar por verse fuera del Pacífico aumentaba, y yo secundaba sus deseos con tranquilidad de espíritu, creyendo que con hacerlo así llenaba las miras del Gobierno.

El 7 de Mayo vino del Callao en la corbeta de guerra Inglesa *Shearwater,* una Comisión del Cuerpo Diplomático Estrangero compuesta de los Ministros de Inglaterra, de Francia y de Chile, con objeto de mediar oficiosamente conmigo para el arreglo de las dificultades que habían surgido entre España y el Perú; la idea que en ellos predominaba era la de ofrecer su mediación y obtener la cesión de las Islas en términos y condiciones honrosas para España ofreciendo las debidas garantías. Pero la sola idea de cesión de las Chinchas por honrosa que pudiera ser su forma, la ponía el Sr. Salazar fuera de discusión; así es que esta oficiosa mediación no tuvo otro resultado que la entrega de la barca *Iquique* que después me fue devuelta por el mismo Cuerpo Diplomático, porque el Gobierno del Perú por razones que ignoro no había tenido por conveniente aceptarla. Esto es, que la gestión Diplomática no tuvo resultado. Pero de todos modos, nos proporcionó la ventaja de que se realizase el Sueño dorado del Sr. de Salazar, de tomar en el Callao con toda seguridad el paquete inmediato, como lo verificó según supe después.

Pero calcule V.E. cual sería mi sorpresa, cuando al cabo de pocos días, registrando un libro que me había oído decir el Sr. Ministro leería tan luego como la situación se normalizase algún tanto, encuentro entre otros papeles viejos de su pertenencia, la copia que faltaba al espediente de Marina, y cuánta mi indignación a la vez, cuando penetrándome de su contenido, vi que las instrucciones reservadísimas que le eran comunicadas al Señor Mazarredo por la Primera Secretaría de Estado, le prescribían una línea de conducta en el Perú, que ciertamente no es la que puso en acción; que el Gobierno en este documento tan sabia y prudentemente redactado, y con cuya estricta observancia pudieran tal vez haberse allanado algunas dificultades con honra y pres de la España, le decía en resumen, «paz y arreglo, y no hostilizar hasta el útimo estremo», y que por el contrario habíamos empezado por este último. Mi disgusto no conoció límites, y mi corazón poseido del más vivo patriotismo, no perdonaba el engaño, y la artería sin nombre de que había sido la víctima. Es de advertir que el hallazgo de este documento y mi primera sorpresa, tuvo lugar a presencia de Don José Merino Ballesteros que incidentalmente se hallaba en mi cámara, mientras hojeaba el libro en cuestión que pertenecía al Archivo del Consulado de España, durante el tiempo que lo desempeñó el Sr. Ugarte, en el cual constaban varios datos y antecedentes que tenía necesidad de conocer, y he formado expediente del caso para mi tranquilidad, y mi vindicación en su día.

Permítame V.E. que antes de pasar más adelante me detenga a considerar este suceso. Que el Sr. Salazar fiel al proyecto que en mala hora concibiera de ocupar las Chinchas a todo trance, al cual, como ya he dicho todo lo sacrificaba me ocultó este importantísimo documento que prescribía ciertas reglas de conducta enteramente contraria, es punto que no deja lugar a duda alguna: 1.° Por no haberme enviado a Valparaíso mis instrucciones, como era su deber y lo más lógico; 2.° Por haberse esforzado en momentos de nuestra entrevista antes de fondear en las Chinchas, y antes también de darme los documentos, a persuadirme de que en la mente del Gobierno entraban tales actos de hostilidad, cuando tan por el contrario era, que dicho Gobierno sólo deseaba recurrir a estos *en último estremo:* 3.° Por su insistencia en negar al Mayor el documento que casi todos los días le pedía, con el pretesto de que se le había extraviado; pues aunque hubiese sucedido así, debiera quedarle el de su pertenencia, o al menos el recuerdo de lo que espresaba un documento, que era nada menos que el alma del negocio, 4.° Por haberlo mantenido oculto cuando estuvo en las Islas el Cuerpo Diplomático; pues la dificultad, que nunca se hubiera creado por mi parte con conocimiento del mismo, pudo haber tenido la más honrosa solución; 5.° Por su inesplicable impaciencia en desaparecer de esta escena, sin duda atormentado por una conciencia culpable, y por el temor de mis justas reconvenciones, si aparecía el mencionado escrito; 6.° Por mis sospechas fundadas de haberlo colocado con insidia en un parage donde no era fácil descubrirlo al pronto, y que cuando se verificase ya no tuviese remedio; y por último Excmo. Sr. por mil circunstancias más, que si hubiera de relatarlas, necesitaría todo un volumen. Ahora he visto claro en la misteriosa conducta de ese Señor, que si bien tuvo suspenso mi juicio durante algún tiempo, logró al fin inspirarme la mayor confianza, especialmente en su segunda excursión a América, a donde

venía con carácter oficial, lo que no consiguió en la primera no obstante los esfuerzos que puso en juego, y ciertamente no sólo a V.E. y al Gobierno de S.M. sino al país entero, les sorprendería su narración: Pero me esfuerzo en vano en calificar este proceder; pertenece al dominio de las cosas que se sienten, pero para las cuales faltan expresiones, porque todas parecen pálidas al lado de la realidad, y aunque sea digresar sobre mi personalidad, ¿es digna correspondencia este deseo de medro propio con agena mengua, sin parar mientes en los altos intereses que comprometía, con mi solicitud en encontarle el día señalado; con la del gasto de carbón en la operación del Pelado, y con mi anhelo de facilitarle con interés casi fraternal el cumplimiento de sus proyectos? Pero no importa, estoi penetrado de que el Gobierno de S.M. podrá desaprobar mi conducta en este caso; pero al mismo tiempo confío en que cuando esta carta llegue a manos de V.E., se pondrán en su punto los hechos; y el Gobierno y el País sabrán las causas que han motivado, el que quizá mi conducta no haya armonizado con las esperanzas que el Gobierno fundara. Y en qué situación nos deja el Sr. de Salazar! cuyas instrucciones reservadas le prescribían que no se separase de mi lado hasta el término de las negociaciones! Pero este Señor, midiendo a los demás por sí propio, ignoraba, o mejor dicho, no ignoraba, que quedaban aquí servidores de S.M. dispuestos a sacrificar su vida, si fuese necesario antes de que la honra de España se mancillase. Estas no son vanas palabras. Nuestros esfuerzos en adquirir carbón y víveres, siquiera sea en cortas cantidades, hostilizados pasivamente por el Gobierno del Perú hasta el ridículo estremo de contar en el Callao los jamones que traen los buques huaneros para su consumo, con un vapor en las Islas de barlovento adquirido de la compañía Inglesa del Pacífico por la enorme cantidad de diez millones de reales cuando a ésta le había costado sólo tres, con el evidente objeto de impedir nuestros abastos confiado en su mucho andar; sin comunicaciones con Chile, nos hemos sostenido, y nos sostenemos en plena posesión de las Islas, después de cerca de dos meses de ocuparlas, esperando los sucesos tranquilos y confiados; pero durmiendo al pie de los cañones, porque siempre esperamos un ataque, sino franco y a la luz del día, porque no tienen los Peruanos corazón para ello, nocturno y subrepticio. Ello es, que hoi, no sé cómo, tengo dos de tres meses de víveres con sobra de algunos artículos y el preciso carbón, para cualquier operación urgente y decisiva. Tal es el resultado de la perseverancia, de la enérgica voluntad, y de la eficaz ayuda que me prestan todos los individuos a mis órdenes, decididos, si es preciso al último de los sacrificios.

Basta ya de reflexiones y reanudemos el hilo de los sucesos. No necesito decir a V.E. que de mi sorpresa y sentimiento con el hallazgo de tan grave documento, participó la Junta de Jefes de esta Escuadra a la que di cuenta del caso, y que buscamos desde luego un medio paliativo para desembarazar al Gobierno de la situación en que se encontraría al tener conocimiento del suceso medio en que el honor de España quedase ileso; y este no podía ser otro que promover la mediación que en 7 de Mayo último propuso el Cuerpo Diplomático para tomar a su cargo las Islas en calidad de Depósito y con las correspondientes garantías, hasta la resolución definitiva del Gobierno de la Reina: Pero era necesario promover hábilmente la conferencia, y al propio tiempo esponer al Gobierno del Perú lo con-

veniente respecto a las agresiones y hostilidades de que estábamos siendo objeto que nos podrían poner en el caso de corresponder a ella de la propia manera. Era tanto más importante suavizar la situación existente, cuanto que el más inesperado o casual incidente, pudiera ponerme en el caso de recibir o de hacer hostilidad, y complicarse la situación de tal modo, que no fuera ya posible composición alguna honrosa. A este efecto resolví enviar la Goleta al Callao, y a bordo de ella al Mayor General de la Escuadra como Jefe Parlamentario, a fin de que en mi nombre hiciese presente al Cuerpo Diplomático, después de recabar del Gobierno Peruano el permiso de conferenciar con él los perjuicios que se irrogarían a los súbditos de sus respectivas nacionalidades si fuese necesario hostilizar, y para que hábilmente les diese a entender que podría tener efecto la negociación que propusieron oficiosamente el mes anterior. Para este fin comuniqué a este Jefe las instrucciones de que es copia el adjunto papel n.º ..... El resultado de su comisión fue el que espresa la copia n.º .....

De la lectura de este documento deducirá V.E. que el éxito de la gestión, aunque en lo absoluto aparece negativa, ha sido mucho más satisfactorio de lo que debiera esperarse, aunque sólo sea por la negación que el Gobierno del Perú se ha hecho a sí mismo de lo que repetidas veces había manifestado por escrito, esto es, de que no quería comunicación alguna conmigo, con admitir el Jefe Parlamentario, con oírle, con comisionar para el efecto a uno de los vocales de la Corte Superior de Justicia reconocidos por más hábiles en el foro Peruano como lo es el Sr. Alvarez Barriga, que no sólo se presta a oír al Mayor, sino que el mismo Gobierno le envía nuevamente a la Rada a comunicarle el resultado al cabo de treinta horas de encontrarse en ella la Goleta. Note V.E. la debilidad del gobierno del Perú con estos pasos: la estrañeza de haber elegido para la conferencia un letrado de tales condiciones, creyendo sin duda que podría penetrar con su astucia en nuestras interioridades, o aún vaticinar el porvenir; y las palabras que pronunció, así lo demuestran de un modo palmario. Es claro que en la dignidad del Gobierno estaba el no permitir la conferencia con el Cuerpo Diplomático, ni nunca esperé se verificase. En cuanto a la escitación del público con la presencia de la *Covadonga* en las aguas del Callao, se concibe bien en el estado actual de cosas.

En vista de esto he juzgado conveniente continuar la negociación iniciada hasta terminarla si es posible con el más ventajoso resultado. A este efecto me he dirigido a los tres Ministros de Francia, Inglaterra y Chile que formaban la comisión que envió el Cuerpo Diplomático, pidiéndoles una entrevista, o en su lugar las personas que designe la expresada Corporación para el día, sitio y hora que estimen conveniente a fin de tratar sobre puntos que atañen a los intereses de sus respectivos súbditos, y sobre otros varios relativos al mejor servicio conformes con las miras del Gobierno de S.M., esceptuándose la rada del Callao, por las razones obvias del estado de nuestras relaciones en el Perú.

Ignoro si en este paquete podré dar cuenta a V.E. del resultado de estas negociaciones; pero lo que sí puedo asegurarle es, que se procurará siempre lo más conveniente a la honra de España y al mejor servicio de S.M.

Creo conveniente manifestar a V.E. que a más del ya mencionado vapor *Quito* que compró y armó el Gobierno del Perú con cuatro cañones rayados, ha ad-

quirido también a un precio enorme otro pequeño de hélice del tamaño de un bote grande, que servía para remolcar lanchas en el Callao, al cual se asegura van a adaptar en su proa una bomba incendiaria de percusión, con la que dicen que intentan en noche obscura venir a las islas a incendiar una de las fragatas (véase el croquis adjunto). También se ocupan en dicha población de construir un objeto de pino que blindan de vieles, a que los Peruanos dan el nombre de «Monitor» y con blindar la fragata *Apurimac* que se fue a pique, y está sumerjida cuatro años ha; en fortificaciones y otros absurdos para engañar al pueblo, que dan una idea mui triste de la moralidad de la Administración del Perú.

Pero lo que sí aparece de lo expresado por distintas personas, y hasta por el Señor Alvarez Barriga, es que el gobierno Peruano ha perdido con la citada ocupación toda la influencia que tuviera en América; que el comercio está arruinado, porque faltando la garantía que daban las islas, los pocos especuladores que han facilitado recursos al Perú lo han hecho con una garantía de un veinte y cinco por ciento, y como en el estado normal se invierten quinientos mil pesos en Lima y en el Callao, en cubrir los gastos ordinarios, en el día, que se derrocha tanto, haciendo creer al país la necesidad de armarlo para evitar la reconquista que los gobernantes suponen que va a efectuarse, no alcanzan los pocos recursos adquiridos para cubrir atenciones; así es que la situación de la república cada día que pasa, se presenta más lamentable y nuestra influencia acrece; pues habiéndose enterado la parte sensata de la población de la nota que dirijí al Sr. Ribeyro en que insisto que sólo como represalias fueron tomadas las Islas y no para reivindicarlas, según puede juzgarse de la declaración que redactó el Sr. Salazar, y que firmé con él solo por complacerle, y por estar en un todo de acuerdo; de que no se ha puesto intervención alguna en la Administración del guano, que sigue por los Agentes del Perú, y de que son respetados los Peruanos y su Marina Mercante; esta conducta, a pesar de la pasiva hostilidad que hace el Gobierno de la República, no ha podido menos de llamar notablemente la atención de todos y que se coloque la nación Española a la altura que le corresponde. En prueba de esta verdad, no tiene el Gobierno de la Reina, sino comparar el lenguage usado por el Sr. Ribeyro cuando la incorporación de Santo Domingo en la Memoria que leyó al cesar en el cargo de Presidente de la Corte Suprema de justicia, en la que leyó al Congreso Peruano, y en su conducta en los asuntos Españoles, mientras ha permanecido al frente del Ministerio de Relaciones Esteriores, con el lenguaje humilde que usa en las notas dirigidas al Sr. Ministro de Estado a causa de los presentes sucesos. También está comprobado el respeto a España que se tiene ya en esta República, en que a pesar de haberse adoptado una resolución tan enérgica que dejaba a la nación en la miseria, no ha habido que lamentar ninguna desgracia en los súbditos de la Reina, no obstante la efervescencia popular, por temor al inmediato castigo si alguno se verificase.

A última hora se dice que las cuestiones de España parece que habían ocasionado un cambio de Ministerio.

Dios gdª .....

INSTRUCCIONES QUE DEBE OBSERVAR EL MAYOR GENERAL DE ESTA ESCUADRA EN LA COMISION QUE SE LE HA CONFIADO CERCA DEL CUERPO DIPLOMATICO RESIDENTE EN LIMA.

1.ª — El Mayor General de la Escuadra, acompañado del Alférez de Navío Don Felipe Canga Argüelles, Ayudante Personal, se embarcará en la *Covadonga,* y se dirigirá al Callao de Lima, enarbolando bandera de parlamento a tiempo oportuno.

2.ª — Inmediatamente que fondee en la Rada del Callao, pasará dicho mayor al buque Comandante, y manifestará que va de parlamento a tratar con el cuerpo Diplomático estrangero residente en Lima, acerca de las cuestiones pendientes entre España y el Perú que atañen a los intereses de los súbditos que representan, y rogará dirija al efecto las comunicaciones para cada uno de los Sres. Encargados de negocios de Francia, Inglaterra y Chile, en las que espresará, lleva una comisión del infrascripto Comandante General, de la Escuadra de S.M. para conferenciar con el enunciado Cuerpo Diplomático, relativamente a los expresados asuntos, prefiriendo se verifique esta entrevista en el puerto. Se retirará en seguida a la Goleta, después de rogar al Comandante Peruano, le envíe la contestación de aquellos Sres., si es que la remiten por el mismo conducto.

3.ª — Si se verifica la conferencia, dará el Mayor a conocer a dichos Sres., que el General que suscribe ve con sentimiento que el Gobierno Peruano no corresponde a la conducta que se observa por la Escuadra Española respecto al Perú, que tiene cruceros al Sur de Sangallan y otro buque en Valparaíso para impedir vengan a las Islas toda clase de abastos; que prohibe a los buques huaneros con nimia escrupulosidad, traigan nada; y que mientras así se obra por parte del Perú, sus buques mercantes, llegan, cargan y salen libremente de estas Islas y costas adyacentes; los súbditos peruanos son respetados y considerados, los cargamentos de huano continúan con múltiple actividad sin embarazo alguno por nuestra parte, todo en provecho del Erario de la República; en suma, que la conducta del General que firma, no parece de un enemigo, como con sus hechos lo está considerando el Gobierno del Perú. Hará comprender que esta situación es insostenible, pues llegará forzosamente a tenerse que apelar a la fuerza, para repeler la que se nos opone, teniendo en tal caso que hostilizar los puertos, que detener el cargamento del huano, con que se causarán notables perjuicios al comercio, y a la agricultura universal, y destruir el material del carguío.

El infrascripto General no quisiera que ocurriese nada de lo que deja espuesto, ni mucho menos lo desea el Gobierno de S.M.: aquél se ve obligado a esponer al cuerpo Diplomático estas circunstancias, para que las naciones que representan consideren hasta qué punto puede llevarnos esta violenta situación, y lo hagan comprender así al Gobierno Peruano; puesto que después de ocupar estas Islas por espacio de cincuenta días esperando, en vista de la declaración esplícita del Ministro de no tratar con el infrascripto, y el Comisario, parece este medio el más adecuado.

4.ª — En el caso de que el gobierno del Perú, no permita la comunicación con el cuerpo Diplomático, diciendo que no se trata más que con él, o bien lo propone así, no hay inconveniente en que se verifique haciéndole solamente la manifestación de la claúsula 3.ª, diciéndole que no se trata desde luego con él, porque lo ha rehusado en sus documentos oficiales.

5.ª — Si se negase el cuerpo Diplomático a tomar la participación que es de esperar en este asunto, no obstante las esplicaciones verbales que haga el Mayor, regresará éste con la Goleta para obrar en la forma que proceda, levantando acta de lo que en la conferencia ocurra.

6.ª — Terminada la Comisión pasará el Mayor abordo de la *Amazonas*, a despedirse, y a manifestar que ha concluido y regresará a estas Islas.

Sólo en caso imprevisto se separará el Mayor General de la Escuadra de estas instrucciones para lo cual se le autoriza, dando cuenta razonada de las causas que lo hayan motivado; no olvidando que se confía sobradamente que ante toda consideración está la honra nacional, el nombre de la Marina, y que debe hacer de esta Comisión, un punto de honor, deber, y conciencia. = Fondeadero de las Islas de Chincha, 1.º de Junio de 1864. = Luis H. Pinzón.

Al Excmo. Sor. Comandante General de la Escuadra.

Abordo de la Goleta *Covadonga*, a 5 de Junio de 1864.

Fondeadero de las Islas de Chincha.

E.S. = Me he hecho cargo detenidamente de las instrucciones escritas que se ha servido V.E. comunicarme, relativas a la Comisión que se me confía cerca del cuerpo Diplomático Estrangero residente en Lima, o cerca del Gobierno del Perú, si éste se presta de *motu propio* a oír la esplicación que debo a aquel hacer.

Adopto la forma de diario, porque de este modo es más difícil olvidar ciertos detalles, que no pocas veces aun el más insignificante, contribuye a que los horizontes del discurso se ensanchen, y aparezcan los asuntos bajo nuevas fases.

Día 3 de Junio. = A las 8 de la mañana de este día me trasladé a la Goleta *Covadonga* acompañado del Alférez de Navío D. Felipe Canga Argüelles, Ayudante personal de V.E., y acto continuo nos pusimos en movimiento con una sola caldera y en tercer grado de expansión, sin poder utilizar el velamen por ser el viento mui calmoso del SE. Hicimos rumbo NO. en demanda de la Isla de San Lorenzo, y se vieron dos Fragatas Inglesas que se dirigían a las Islas de Chincha. A las doce nos situamos en Latitud observada 13° 13'. 21'' y Longitud marcada 70° 30'. 14'' Oeste de San Fernando, y distábamos 82 millas de aquella Isla. Continuamos el resto del día y de la noche en los mismos términos.

Día 4 de Junio. = Al amanecer se avistó la Isla de San Lorenzo; y a las 7 los buques en el fondeadero del Callao, largamos nuestras Insignias nacionales, y la bandera de Parlamento, la cual arboló también la Corbeta Peruana *Amazonas*: Como a media milla de este buque salió un bote Peruano con bandera Parlamentaria a nuestro encuentro; al estar a nuestro costado me dirigí a parlamentar con él, acompañado del Alférez de Navío Don Felipe Canga Argüelles, y manifesté al Oficial que en él venía el objeto de mi comisión, limitándome a decirle que deseaba conferenciar con el Cuerpo Diplomático Estrangero residente en Lima. Me manifestó que daría cuenta al Comandante General de Marina de este Deseo, y que mientras tanto me rogaba a nombre de este Señor, permaneciese sin fondear, fuera del tiro de cañón de la plaza, como así lo verifiqué. A las 11 ½ volvió el mismo bote Peruano, espresándome el oficial que mis deseos habían sido puestos en conocimiento del Gobierno, y que se me avisaría su resultado. Entraron poco después del medío día el Vapor Paquete Inglés del Norte y dos buques de vela.

A las 2 ½ vi venir nuevamente al bote Peruano, enviando a comunicar con él al Alférez de Navío Canga Argüelles. El Oficial dijo que el Gobierno Supremo de la República no estimaba conveniente permitirme la comunicación con el citado Cuerpo, por juzgarla fuera de los usos establecidos, y que no deseaba se tratase a no ser con el mismo Gobierno. Previsto ya este caso, le contestó Canga Argüelles,

que yo tenía igualmente poderes de V.E. para esponer al gobierno del Perú cuanto debía decirle al Cuerpo Diplomático, y que si no lo había hecho a mi llegada, era porque el Gobierno de la República ha esperado repetidas veces en documentos oficiales, que no quería comunicación alguna con el Almirante de la Escuadra Española, y éste por consiguiente no se consideraba en el caso de proponérselas; además que mi misión concernía más al Cuerpo Diplomático, porque se rozaba con intereses de súbditos de sus respectivas nacionalidades. El Oficial Peruano se retiró indicando que se pondría mi nueva manifestación en conocimiento del Gobierno.

Conservé largas toda la noche las insignias nacionales, como la que indicaba la misión de la Goleta, y se tomaron todas las precauciones militares que exigía la situación.

A las 6 ½ de la tarde se puso en movimiento dirigiéndose hacia nosotros el vapor *Jumber.* Al estar próximo, envió un bote que se mantuvo sobre los remos a nuestro costado. Despaché en el acto la causa con Canga Argüelles, que regresó a poco rato, diciéndome se hallaba abordo de dicho bote el Sr. Don Felipe Barriga y Alvarez, vocal de la Junta Superior de Justicia de Lima, comisionado por su Gobierno para oír cuanto tuviera que esponerle, el cual me invitaba a pasar abordo del *Jumber* con este fin. No tuve inconveniente en verificarlo así. Ya a bordo fui presentado a dicho Sr. por el Comandante del buque estando presente a la entrevista el Alférez Canga-Argüelles.

Es el Señor Comisionado persona cuya primera impresión no predispone en su favor; pero en las dos conversaciones que he tenido con él, he podido notar que posée las más distinguidas formas sociales; mucha penetración, mui buen juicio, y que su patriotismo, no es la falsa patriotería tan general en muchos de sus compatriotas. Después de manifestarle lo ocurrido, y las razones que tenía para dirijirme al Cuerpo Diplomático, le espuse de un modo breve, sucinto, y preciso, la parte de mi misión de que podía darse conocimiento al Gobierno del Perú: Reducida en extracto a lo siguiente: «Sabéis la conducta que observamos con el Comercio y súbditos peruanos: somos sin embargo hostilizados por vosotros, que impedís el abasto de las Islas; que tratáis de hacer lo mismo con la Escuadra, valiéndoos de los cruceros que tenéis establecidos; pues bien, estas distintas maneras de obrar, juzga el General Pinzón, que no se corresponden entre sí, y os advierte, por si queréis remediarlo, que no estrañéis, que con gran pesar suyo, lleguen las cosas al punto de tener que hostilizaros en vuestros puertos, en vuestros buques, o en vuestro tráfico de huano. Esto no lo desea el General Pinzón, ni mucho menos el Gobierno de la Reina; pero cabe en lo posible que las circunstancias le obliguen a ello». Penetrado de mi razonamiento, que aquí terminó en su parte oficial, me manifestó que lo haría presente al Gobierno, y que me traería su contestación al día siguiente.

Después de haberle espresado que esto era lo único que debía esponerle a su Gobierno a nombre del General Pinzón, le insinué mis deseos de conferencia con el Cuerpo Diplomático, no sólo para hacerle presente lo que antecede en cuanto atañe a los intereses de los súbditos de sus respectivas nacionalidades que pudieran ser afectados, sino porque a este Cuerpo podría darle algunos detalles más

acerca del estado actual de las relaciones entre España y el Perú, y que abrigaba la esperanza de que se allanarían muchas dificultades por este medio. También dijo el Señor Barriga, que manifestaría al Gobierno este deseo. El resto de la conversación fue de carácter puramente confidencial. Poco después de las ocho regresaba a bordo de la Goleta y el *Jumber,* con dicho Señor, a su fondeadero ordinario. El resto de la noche nos aguantamos sobre la máquina.

A las 11 de la mañana siguiente se vio al *Jumber* venir hacia nosotros, y puesto nuevamente en relaciones con el referido Sr. Barriga y Alvarez, me manifestó que el gobierno Peruano estaba enterado de lo que yo había indicado: que después de la gran hostilidad llevada a cabo con la ocupación de las Islas de Chincha, cualesquiera obra era pálida y de menor cuantía, y afectaría menos la honra del Perú que la primera; que en tal virtud no estaban en ánimo por ahora de hacer por su parte alteración alguna en el orden de cosas existente; y que si el Almirante Pinzón hostiles, perjudicaba a súbditos de otras nacionalidades, no parece debiera recaer la responsabilidad sobre el gobierno del Perú, ageno enteramente a la situación que aquél ha creado. Y que en cuanto a mi deseo de conferenciar con el Cuerpo Diplomático, parecía al Gobierno fuera de los usos establecidos». Y como me añadiese de un modo indirecto que la escitación del Pueblo del Callao, subía cada vez más de punto con la presencia de la *Covadonga,* y que bien me era conocido, llegaban momentos en que la Autoridad de un Gobierno de la Constitución del Perú se nulificaba ante la actitud efervescente de las masas populares, y convencido como ya lo estaba desde mis primeras gestiones en el Callao que me sería imposible comunicar con los Sres. Ministros estrangeros ni de palabra ni por escrito, temiendo en vista de estas noticias por la seguridad de los Españoles si la Goleta se demoraba en el Callao, y ser desairado si insistía nuevamente en mi deseo, di por terminada mi comisión y regresé a la *Covadonga,* no sin haber permanecido como veinte minutos en conversación confidencial con el Señor Comisionado, en el curso de la cual se lamentaba de lo ocurrido, y me espresó que el deseo del Perú sensato, era unánime en favor de una solución pronta y pacífica de las dificultades pendientes.

Tal ha sido, Excmo. Sr., el resultado de la misión que V.E. tuvo a bien confiarme. La narración que antecede le dará a conocer la imposibilidad en que me he visto de entablar relaciones directas ni indirectas con el Cuerpo Diplomático estrangero residente en Lima, pero si bien por esta parte ha resultado así; puedo asegurar a V.E. que la honra nacional lejos de haber sufrido el menor detrimento con el paso dado, que tan hábilmente preparó V.E. ha quedado ilesa: la Marina Española ha permanecido fiel a sus nobles tradiciones, manifestando al Perú con este paso conciliador, los deseos que animan a V.E. de que no haya la menor efusión de sangre, ni se ocasionen a este país nuevos trastornos, y que la dificultad pendiente tenga pacífica solución, secundando de este modo los deseos del Gobierno de S.M. y que su arreglo definitivo sea un símbolo de olvido de discordias y del recuerdo de los afectos que debieron unir y unirán a pueblos tan identificados por tradiciones de raza, religión y costumbres. No se preocupe V.E. de que la prensa del Perú vocifere cuanto quiera, ni aún que interprete el paso dado por signo de debilidad, no ha sido así: el Señor Comisionado del Supremo Gobierno

del Perú, lleva mui gravada en su ánimo la convicción de que las Fuerzas Navales Españolas que hoi ocupan las Islas, no están dispuestas a dejarlas sino en términos altamente honrrosos para España; pues tal idea ni aún se enunció; y si las circunstancias lo hubieran exigido lo hubiera puesto fuera de discusión: le he persuadido de un modo implícito que los cruceros del Perú en nada embarazan nuestros abastos; y por eso, si es que se agita la prensa movida del más falso de los patriotismos, sus escritos redundarán sólo en su descrédito ante la gente sensata; pues la verdad, que sobrenada siempre, pondrá de manifiesto a la paz del mundo, cual es el comportamiento de las fuerzas navales de S.M. respecto al Comercio y súbditos peruanos, cuales han sido y son los deseos de V.E. con respecto a los mismos, y a lo que está dispuesto si se le hostiliza.

Ha resultado también de esta misión el convencimiento del lamentable estado moral de la parte sensata del Perú. El Sor. Barriga, con voz trémula y casi con lágrimas en los ojos me decía entre otras cosas: «Si Vmd. pudiese penetrar en el interior de Lima, y ver la paralización de negocios y el trastorno que ha producido la ocupación de las Islas en un país ya consolidado políticamente, y que se prometía tan gran desarrollo material con las riquezas que le había prodigado la naturaleza», añadiendo después también muy conmovido: «Es indudable que en mi país hay mucho espíritu patrio: Vmd. sabe que el Perú se ha levantado en masa a la primera noticia del hecho; esto debe ser a VVmdes. mui satisfactorio; somos hijos de VVsdes. y de VVmdes. hemos heredados con orgullo esta noble cualidad».

Como no me ha sido posible dirijir al Cuerpo Diplomático las cartas que llevaba para abrir la Conferencia, resta que V.E. se digne aprobar mis operaciones, y determinar lo que juzgue conveniente, en vista de cuanto tengo el honor de manifestarle.

No terminaré sin expresar a V.E. que he visto aunque imperfectamente, que el muelle del Callao está fortificado; que están en el Puerto abrigados bajo las baterías la enunciada Corbeta de hélice *Amazonas*, el Bergantín de vela *Guise*, los vapores *Sachaca* y *Tumber*, y los Pontones. También he podido notar en la costa de la Isla de San Lorenzo que hay multitud de obreros abordo de la fragata *Apurimac* o *Callao;* pero ignoro la clase de trabajos en que se emplean. Lo que sí me ha llamado la atención, es ver el casco de este buque arbolando bandera americana, circunstancia que no me explico. En la isla no he observado fortificación alguna.

Están surtas en la Rada del Callao la fragata de hélice anglo-americana *Lancaster* con insignia de Contra-Almirante: el buque inglés, también de igual clase, *Leander* con insignia de Comodoro de primera clase, y la corbeta anglo-americana de vela *St. Mary*. Con ninguno de estos buques he podido comunicar con mucho sentimiento mío: ellos tampoco han enviado bote a este buque por nuestra condición de parlamentarios.

Réstame manifestar a V.E. que tanto por el Señor Comisionado, como por el Comandante del *Tumber* y oficiales con quienes he comunicado, he recibido muestras de la más marcada deferencia, especialmente del primero.

Dios gde., etc.

1864 junio.
Información sobre las islas Chinchas: situación geográfica, población, gobierno, movimiento de buques e importancia militar de las mismas.

APUNTES SOBRE LAS CHINCHAS

Las Islas Chinchas, como es sabido, forman un grupo con varios cayos o farallones adyacentes. Demoran el 0¼ NO. y distan de 10 a 11 millas de la población de Pisco. La más septentrional mide como 1.100 varas de largo por 700 a 800 de ancho, las otras dos son algo menores.

En cuanto a la configuración de las tierras que forman sus costas, fondeaderos y demás condiciones hidrográficas, véase el Derrotero de la costa de la América Meridional del Capitán Fitzroy. En esta obra se expresa también no hay en estas islas la más mínima huella de vegetación ni una gota de agua, y cubre su superficie una inmensa cantidad de guano que aparece en capas de diferente espesor, habiendo llegado a profundizarse en los trabajos de extracción en la isla del Norte, hasta cerca de 200 pies que deben rebajarse de la altura total que tenía dicha Isla al empezarse la explotación. Aunque hoy sigue extranyéndose de la misma la mayor cantidad de guano porque parece ser el de mejor calidad, se explota también el de las del centro y del Sur. Respecto a la cantidad y duración de este abono existente en la actualidad, hay variedad de pareceres; pero a juzgar por las opiniones más autorizadas, y por nuestra apreciación, por inexacta que pueda ser, se cree haya para 10 años, extrayéndose diariamente unas 600 toneladas, que es la razón en que hoy se extrae. Habiéndose analizado la composición del expresado artículo de que la agricultura universal saca tanto provecho en tantas y tan repetidas memorias, periódicos y otra clase de escritos, no es del caso ni de la índole de este apunte el repetirlo.

Empecemos por la reseña de la forma gubernamental, que tenían estas Islas el día 14 de Abril en que se ocuparon por las fuerzas de S.M.

Población: En la Isla del Norte, que es la que más se explota, es también, por consiguiente, la de más población. Compónese ésta de unos 2.000 habitantes de todas razas y nacionalidades. La mayor parte de estos son chinos trabajadores, unos contratados y otros libres, y especuladores de todas especies que, atraídos por el gran concurso de buques de todas naciones, logran los medios de adquirir lo necesario para la vida y, aún fortunas, en más o menos tiempo. Formaban también parte de dicha población como 300 soldados de tropa de Infantería de Marina, que custodiaba unos 200 presidiarios que el Gobierno del Perú ocupaba, auxiliando la pronta carga de los buques, y con el fin de que cumpliesen sus condenas con utilidad del país.

Gobierno: Para el gobierno de estas Islas había en ellas un Capitán de Navío con el título de Gobernador, dos ayudantes de éste, un secretario, un Médico titular, un Capellán, un dependiente de aduanas y la correspondiente oficialidad de la Guarnición. Uno de los ayudantes desempeñaba las funciones de Administrador de Correos.

Capitanía de Puerto: Había otro Capitán de Navío que lo era del Puerto y un ayudante y la correspondiente gente de mar para atender al servicio marítimo.

Población eventual: Además de la población fija de la Isla había otra eventual compuesta de algunas familias de Lima y otros puntos del Perú que venían a ellas a respirar estos aires saturados de amoníaco que pretenden ser muy ventajosos para las enfermedades pulmonares, las cuales aprovechaban las escalas que hacían los vapores de la Compañía inglesa del Pacífico, cuatro en dirección al Norte y otras tantas en la del Sur. No eran éstas las únicas comunicaciones de las Islas con el Continente pues, obligados los buques guaneros a despacharse en el Callao antes y después de cargar en ellas, puede decirse que eran constantes y diarias.

Comunicacº

Admºn. del carguío: Al descubrimiento de este valioso abono y por algún tiempo después, los cargamentos se verificaban por administración, pero habiéndose tocado varios inconvenientes que redundaban muy en detrimento de la Hacienda Pública, se adjudicó este servicio a particulares, renovándose cada cuatro años en pública licitación. El contratista verifica por su cuenta los cargamentos con los recursos que él pone en acción, tardándose por consiguiente en ellos más o menos tiempo según es el número de buques a que atienden. Como que estos recursos distan mucho de ser suficientes para que todos los buques carguen a la vez, se sujetan a turno riguroso, y traen ya fijos del Callao un número de días de estadías, que depende del tonelaje, del número de embarcaciones que hay en las Islas, y que por término medio son de 50 a 70 días para naves de 800 a 1.000 toneladas.

Medios materiales de embarque: Además del trabajo personal de los chinos y jornaleros libres que quieren dedicarse a esta penosa ocupación, hay en primer lugar dos extensos muelles en la Isla del Norte, construidos sobre pilotaje al cual atraen lanchones que reciben el guano, por medio de mangueros de madera o lona de las cuales hay varias en las diversas zonas de explotación. El guano se trabaja a pico y pala y en carretillas de mano, se deposita en carros de 2 a 3 toneladas de cabida que por ferrocarriles de sangre se conducen hasta las bocas de los mangueros, siendo necesario no pocas veces forzarlo con el pico y para disminuir su vitamen.

Estos medios están en estado primitivo: Es lamentable que estos medios materiales para la explotación de tan valioso producto, no correspondan a su importancia ni a los pingües productos que el Erario del Perú ha recibido hasta la fecha ascendentes a 400 millones de pesos, circunstancia que revela notable atraso e incuria. Las mangueras que apenas se sostienen de puro viejas, la defectuosa construcción de los burros y la falta de pensamiento que preside en la Dirección de los trabajos, además de hacer éstos muy lentos, ocasionan la pérdida de cerca de un veinte por ciento del producto en polvo que se volatiliza y en el retardo de los cargamentos.

Lanchones de carga: Al cuidado del Capitán del Puerto hay 50 lanchones muy bien construidos y de mucha capacidad pertenecientes al Gobierno los cuales se facilitan a los marchantes, previo recibo, estipulando la obligación que contraen de entregarlos en el estado en que los reciben y de repararlos, si han sufrido detrimentos.

Movimiento de buques: Embárcanse diariamente por término medio de 500 a 600 toneladas de guano.

La estadística de entrada y salida de buques es irregular y no está sujeta a regla fija ni a condiciones determinadas; antes de empezar la guerra de los Estados Unidos han llegado a reunirse en las islas 200 buques todos de 1.800 a 2.000 toneladas, en la época en que esto escribimos hay sobre 40 a la carga.

Forma en que el Gobierno del Perú explota el guano: Para evitar que cualquiera de los Caudillos que alteran con harta frecuencia el orden público en el Perú se apodere de las islas y que por consiguiente corte al Gobierno los recursos para sostener la administración pública, se adjudican por subasta las consignaciones del guano en las distintas naciones que lo demandan a compañías nacionales y extranjeras, las cuales anticipan dineros al Gobierno de que se reintegran, con sus intereses, con la venta del dicho abono; que consignan a su vez a sus corresponsales o agentes, los cuales les rinden cuentas del número de toneladas que reciben, siendo por tanto de cuenta y riesgo del Gobierno las eventualidades de la navegación.

Abastos en las islas: medios de obtenerlos: Queda dicho que las islas nada absolutamente producen: el agua y los alimentos todos para el consumo de la población fija y flotante, el forraje para el ganado mular y, en suma, todo cuanto se necesita para la subsistencia y el bienestar de sus habitantes, vienen del continente.

Las carnes frescas y vegetales especialmente, de Pisco, Tambo, Mora y Cerro Azul, situados los tres en el valle de Chincha, a cuya fertilidad contribuye en no poco grado el polvo amoniacal que llega hasta él con los vientos reinantes del SE. llamados por los indígenas *Parcieus*.

En cuanto al agua viene de pozos que hay en la península de Paracas, a 5 millas de la población de Pisco. En este constante tráfico se emplean botes, balandras y pailebots de distintas capacidades. No hay más depósito de agua en la isla que los de la casa cargadora para sus operarios y éstos son bien reducidos: los particulares sufren muchas veces escasez, notándose nuevamente en esto el abandono del Gobierno que no ha procurado establecer una máquina destilatoria para obtener agua dulce, que es de tan imperiosa necesidad. Pudiera servirles de estímulo para atender a ello las varias máquinas de esta especie que no sólo en las costas del Perú, sino en las de Bolivia y Chile tienen Compañías industriales extranjeras.

Antes de estar regularizado el servicio de la aguada tenían los buques mercantes obligación de traer el uno por ciento de su tonelaje: hoy que lo está, pagan dos pesos por tonelada; y hay contratista especial para este suministro.

Todos los demás efectos de Comercio o vienen de Lima o directamente de Europa en los buques guaneros.

Hay dos o tres almacenes de efectos navales, bien surtidos, uno de cuyos propietarios tiene, en la rada, un pontón que es una especie de factoría provisto de los artículos de más usual consumo.

Edificios y caseríos

Pobre, de madera y sin ninguna comodidad es todo el caserío de la Isla del Norte. Los solos edificios, si edificios pueden llamarse, son la casa del Gobernador, la de un Sr. Elías, la casa cargadora y la iglesia. El resto del caserío es de orden muy inferior luego vienen las barracas o bohíos, donde se alojan los chinos y gente de color construidas de cañas y esteras de totora.

Ningún atractivo hay en esta población: ni un solo paisaje que alivie la vista fatigada de tanta aridez, ni aun se respira libremente en un aire tan cargado de vapores que además de ser deletéreos para la salud, son muy desagradables al olfato. Se padecen en las Islas muchas gastralgias.

Importancia militar de estas Islas

Con lo que queda dicho de las Chinchas y de sus recursos, se comprende fácilmente, que faltas de agua y sin medio de obtenerla, que son la comunicación constante con el continente, por fortificados que estuviesen, un bloqueo, probablemente no muy prolongado, bastaría para su rendición en cualquier caso.

No tienen, por tanto, estas Islas importancia alguna militar, ni valen un ardite el día que se extraiga el abono que las cubre.

615

1864 junio 25, fondeadero de las islas Chinchas.
El comandante de la Escuadra del Pacífico al ministro de Marina.
Da cuenta de la marcha de las negociaciones con los ministros de Francia, Inglaterra y Chile en Lima para lograr la conciliación de los intereses entre los gobiernos de Perú y España, así como de los recursos disponibles de víveres y carbón.

Al Excmo. Sor. Ministro de Marina.

Reservada.
Fondeadero de las Islas de Chincha a
25 de Junio de 18?

E.S. = En su última parte de mi comunicación muy reservada de 9 del corriente número 280 de que fue portador el Capitán de Fragata Oreyro, daba noticia entre otros particulares de mucha importancia, de la negociación iniciada por mediación del Cuerpo Diplomático, en razón a la nueva faz que presentaban los asuntos a vista del contenido del documento que no había llegado a mi poder. A este fin, me dirigí en 6 del corriente a los Señores Ministros de Francia, de Inglaterra y de Chile en Lima, pidiéndoles señalasen día, hora y sitio para celebrar una conferencia que versaría sobre puntos concernientes a los intereses de súbditos de sus respectivas nacionalidades. El 12 recibí del Sr. Ministro de Chile la nota de que acompaño copia a V.E. (número 1), en la que después de varias consideraciones, concreta la cuestión al deseo de saber si en la conferencia podrá arribarse a un acomodamiento, y que si es así; acordará con sus colegas lo que estime conveniente; pero que declina por su parte la expresada conferencia, si sólo se tratase del punto a que yo me refería.

En su virtud me pareció del caso contestar al Ministro de Chile en los términos que verá V.E. por la copia número 2, dejando siempre vaguedad en la materia, y no comprometiéndome a nada, para sacar el mayor partido posible en la conferencia. Este funcionario avisó el recibo de mi nota en los términos que expresa la nota n.º 3. No es de extrañar que los Ministros de Inglaterra y Francia no hayan contestado, pues infiero que antes de resolverse a conferenciar, esperen noticias que los impongan del efecto que ha producido en Europa la noticia de la ocupación de las Chinchas o instrucciones y, sin duda alguna, las notas del Ministro de Chile son dictadas de acuerdo con todo el cuerpo Diplomático, y no aventuro nada al asegurar que el Gobierno del Perú, tiene de ellas pleno conocimiento. Sobre este punto reitero a V.E. que se hará siempre lo más conveniente a la honra de España, y al servicio de S.M.

Nuestra situación material ha mejorado mucho desde mi última carta. La llegada a las Islas de la Fragata francesa *General d'Hautpoul,* con carbón y víveres para los buques, de todo lo cual hablo detalladamente en comunicaciones sepa-

radas, ha sido de inmenso efecto moral no sólo en estas Islas, sino en el Perú entero, pues todos confiaban en que la falta de recursos o medios de subsistencia, me obligarían a hacer abandono de ellas; y es de tanta mayor importancia, cuanto que si llegan a abrirse las negociaciones, estoy mucho más desembarazado para obrar del modo más ventajoso a España, sin preocuparme demasiado de los recursos. En las islas la llegada de la Fragata Francesa ha producido un día de verdadero luto, especialmente a los acaparadores de artículos de víveres y de carbón en cortas cantidades, que los reservaban cuidadosamente para venderlos a precios fabulosos, y hoy ven defraudadas completamente sus esperanzas, pues además se tiene ya noticia de los dos nuevos cargamentos de carbón, que están a punto de llegar.

En cuanto a la venida de la barca Francesa, se ha debido esclusivamente a los infatigables esfuerzos del Contador ¿Olazarra? comisionado en Chile, ayudado de alguno que otro Español de los pocos que en esta ocasión han desplegado verdadero patriotismo, entre los que me hago un deber de mencionar a Don José Pérez Anguita, que ha hecho los embarcos de carbón y superado las dificultades que al principio ponían las Autoridades de Valparaíso para verificarlos, y a Don Agustín Lecanda, Contratista de víveres, que no obstante estar continuamente vigilado por la policía como sospechoso, y su casa marcada al pueblo por el periodismo rojo, ha desafiado todo por servir a esta Escuadra de un modo fiel, y sin recargo alguno de precios. En fin, tantas han sido las dificultades, que bastará decir que ha sido indispensable adquirir la ya mencionada fragata, por no haber absolutamente otro medio de remesar los efectos. No ha observado la misma conducta el Sr. Tavira; Ministro de España, que lejos de contribuir a auxiliar a los comisionados, a pesar de mis escitaciones oficiales para ello, más bien los ha embarazado con su ausencia total de la escena, en momentos en que era más necesaria su presencia en ella. Prescindiendo del hecho de haber retirado su Escudo y su bandera de la Puerta de la Legación, y ordenado al Vice Cónsul de Valparaíso que hiciese lo propio, ha estado sin aparecer en este punto más de cuarenta días, en el campo, o no se sabe donde, revelando temor personal; ciertamente no ha estado el Sr. Tavira a la altura de su puesto, pues parece que con conocimiento del urgente compromiso en que me encontraba colocado, cumplía a su deber el no perdonar medio ni fatiga oficial ni particular para salir de él. Gracias a la perseverancia y esfuerzos de nuestra parte, no se ha carecido de los recursos necesarios, he podido dejar a salvo la honra de España, y si para ello hubiese dependido exclusivamente del Sr. Tavira, no se ocultará a V.E. cuáles habrían podido ser las consecuencias.

Las fragatas y la Goleta, tienen un repuesto de cinco meses largos de víveres, y casi su completo de carbón. A pesar de mi conducta pacífica respecto al Comercio y Súbditos Peruanos, el Gobierno de la República, no cesa en su sistema de hostilidad pasiva por cuantos medios se le alcanzan; no permite el abastecimiento de las Islas; y parece que ahora han dado orden a los buques huaneros de devengar sus estadías en el Callao, con objeto de que no se presenten aquí hasta que por su turno les corresponda empezar sus cargamentos; evitando de esta manera el que nos traigan efectos; y aún se dice que no permitirán que los Vapores Paquetes boquen en el inmediato Puerto de Isco, para impedir comuniquemos con

él. No he tenido aún noticias de Lima, por las que pueda deducir el efecto que ha producido en el espíritu público la noticia de la llegada de carbón a estas islas; pero supongo con fundamento que ha sido la destrucción total de las esperanzas que tenían concebidas; y tal vez este incidente conduzca al Gobierno a proponer una transacción. También continúan los rumores de crisis ministerial.

El temor de que sean interpretadas, o sufran extravío las comunicaciones de V.E. que ahora son del mayor interés, me decide enviar a Panamá en este Paquete al Guardiamarina de primera clase D. Víctor Matheu y Zabala, que posee el inglés, con estas comunicaciones, y orden de esperar en dicho punto, y recoger por medio del Cónsul Francés, que lo es también de España, los pliegos del Gobierno que lleguen hasta el Paquete del 2 de Agosto próximo y regresar con ellos. Así mismo, para recibir noticias del Alférez de Navío Lora, comisionado en la Habana; de la tubería de la *Covadonga,* y lo demás que ocurra.

Antes de concluir esta carta, debo manifestar a V.E. que la salud, el espíritu, y la decisión de todos los individuos a mis órdenes es inmejorable, en medio de las dificultades de toda especie que se vencen; pues no se ocultará a V.E. mi situación, durante un período de más de cuarenta y cinco días que he permanecido con las máquinas apagadas por falta de carbón, en estas circunstancias, recibiendo casi diariamente anuncios de ataques nocturnos de los Peruanos, con bombas incendiarias o de otro modo, que a pesar del convencimiento de que son puras patrañas, no por eso es menos necesario ponerse a cubierto de tales intentonas, máxime cuando un descalabro en estos mares es irremediable por falta de diques y que la honra de la bandera Española depende del airóso éxito de este acontecimiento, el primero en que las armas de S.M. se evidencian en sus antiguas colonias después de la Independencia; viéndome obligado a sostenerme a la vela, y de este modo tan desigual, evitar que el vapor *Quito* que cruzaba en Sangallán, hiciese presa de los buques que venían con nuestros abastos, especialmente de la barca *Heredia,* que llegó en lastre en 12 del último mes sin novedad, y continuó su viage a Guayaquil. Todas estas circunstancias y otras muchas, cuyo relato sería muy penoso, me han hecho recibir con gran satisfacción el cargamento de la *Hautpa I,* y los demás que vengan.

No he remitido ni un solo periódico de los publicados después de este acontecimiento, porque creo que ya varios Españoles lo han hecho. Por mi parte no los leo; es su lenguage tan indigno, e impropio de personas que en algo se estiman, que al ver sus ataques no sólo a mi persona, sino a otras mucho más elevadas, sólo inspiran el más profundo disgusto y desprecio.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Dios, etc.

616

1864 junio 27, Madrid.
El ministro de Marina al comandante general del Apostadero de La Habana.
Le comunica los hechos que han desembocado en la toma de las islas Chinchas por el comandante general de la Escuadra del Pacífico, y le ordena enviar un vapor de carbón, víveres y pertrechos a las referidas islas.

DIRECCION DE ARMAMENTOS

Al Comandante General del Apostadero de la Habana.

E.S. Los agravios inferidos a España por el gobierno del Perú y el haberse negado últimamente bajo frívolos pretestos a recibir al comisionado especial que con la misión de arreglar amistosamente tan desagradables asuntos dispuso S.M. que pasase a Lima, han obligado al Comandante General de la Escuadra del Pacífico cumpliendo el espíritu de sus instrucciones, a ocupar las islas de Chincha interin no se obtiene el justo desagravio que demanda el decoro y la dignidad nacional.

Lanzadas ya nuestras fuerzas a las vías de hecho ha sido el primer cuidado del Gobierno atender a reforzarlas para que puedan emprender las operaciones en mayor escala que exijen las circunstancias y hacer frente a los acontecimientos que puedan sobrevenir mandando aprestar con toda urgencia en el Departamento de Cádiz las fragatas *Blanca* y *Berenguela* que saldrán para el Pacífico dentro de breves días y ordenando, al propio tiempo, al Comandante de la Estación del Río de la Plata que la goleta *Vencedora* pase igualmente a incorporarse a la precitada escuadra; pero como también se necesita en la misma un transporte de vapor de que se carece por el momento en la Península, la Reina (q.D.g.) se ha dignado resolver disponga V.E. que uno de los vapores, *San Quintín* o *San Francisco de Borja*, si no fuese necesario en ese punto, salga para las referidas islas de Chincha cargado de carbón, víveres y de aquellos pertrechos y efectos pedidos a V.E. por el Comandante General de la citada escuadra que no le haya podido enviar por el istmo, de cuya vía hará el uso prudencial que aconsejen las circunstancias para la remisión de los que le reclame con urgencia en lo sucesivo. Siendo finalmente la voluntad de S.M. que, en el caso de pasar al Pacífico alguno de los referidos buques lleve, además, los pertrechos y efectos que considere V.E. pueden ser de mayor urgencia a las enunciadas fuerzas y el caudal suficiente para las atenciones de su navegación que habrá de verificar con arreglo a las instrucciones que V.E. le comunique, en el concepto de que en el Río de las Amazonas, Puerto de Pará, Bahía de Todos los Santos, Río Janeiro, puerto Williams o Stanley en las islas Falkland o Malvinas y en el mar Pacífico en el de Lota (Bahía de Arauco) podrá repostarse del carbón de piedra y de víveres en todos los puntos enunciados a excepción del puerto Williams.

De Real orden lo expreso a V.E. para su conocimiento y fines indicados.

Dios, etc.

617

1864 junio 18, San Fernando.
José M. de Bustillo, capitán general del Departamento de Cádiz al comandante de la fragata Berenguela.
Le traslada la R.O. de 11 de julio del ministro de Marina, dándole instrucciones precisas para el cumplimiento de su misión de apoyo a la Escuadra del Pacífico.

CAPITANIA GENERAL
DE MARINA
DEL DEPARTAMENTO DE CADIZ

Capitanía General de Marina del Departamento de Cádiz.

El Excmo. Sr. Ministro de Marina en Real Orden fecha 11 del actual me dice:

(Aquí la Real Orden que se cita). Lo que traslado a V.S. para su inteligencia y puntual cumplimiento en todo lo que le corresponde, y puesto que el buque de su mando se halla completamente listo para la importante comisión que va a desempeñar y repostado con tres meses completos de víveres y además el correspondiente quince por ciento en metálico, aguada y combustible, saldrá V.S. de esa bahía en la amanecida del 19 próximo en que se habrán recibido a bordo las anticipaciones y caudal que ha de llevarse en caja para los gastos y eventualidades del viaje y dispuesto V.S. desde luego según le ordené, que se distribuyesen las dos mensualidades a vellón y que se conserven en dicha caja las otras dos a plata, para practicar lo mismo según vayan venciendo y determine V.S. Dirigirá su rumbo a Santa Cruz de Tenerife con la fuerza de máquina y aparejo que le indiquen las circunstancias del tiempo, a fin de reponer allí el combustible y aguada y reforzar los ranchos; verificado y haciendo uso de las máquinas interin no le proporcione la brisa hacer la navegación a la vela, se dirigirá a cortar la línea por los 18° a 20° de longitud O. de San Fernando, volviendo a hacer uso de sus máquinas en la región de las calmas y suprimiéndolas cuando no le sean necesarias, a fin de que el combustible pueda serle suficiente para su entrada en Río de Janeiro, donde repondrá aquel artículo, la aguada y los víveres que conceptúe necesarios, refrescando también los ranchos. La escala en las Islas de Cabo Verde no la efectuará V.S. si no en caso preciso, pues a causa de la enfermedad que allí se padece, tampoco debe verificarla en virtud de Real Orden la goleta *Wad-Ras*. De Río de Janeiro hará V.S. derrota con los rumbos más convenientes a Montevideo usando las máquinas y aparejo según las circunstancias del tiempo; en este fondeadero preparará V.S. el casco y aparejo de esa fragata lo más marineramente que le sea posible, a fin de montar el Cabo de Hornos sin exponerse a averías, repondrá los víveres, aguada, frescos y el combustible, llevando además de éste, sobre cubiertas, toda la mayor cantidad que sea posible, sin perjudicar las propiedades del buque, cuya advertencia tendrá presente en todas las escalas, así como que el tiempo que invierta en ellas y particularmente en el último punto, sea el conveniente para montar dicho Cabo, tan luego como la estación empiece a ser favorable, según especifica

la base 2.ª de la inserta Real orden. = Adquirirá V.S. y especialmente en Montevideo, todas las noticias que le sea posible acerca del estado de la cuestión Española en las diferentes Repúblicas del Pacífico, como previene la base 7.ª de la misma Real Orden. Franqueado del Río de la Plata hará V.S. la derrota a proporcionada distancia de la Costa, y especialmente a próxima de la Patagónica, según aconsejan los últimos derroteros, haciendo uso de las máquinas en las ocasiones que le sea preciso para no retardar su navegación y si se resolviese a pasar por el Estrecho de Maire, según las circunstancias del tiempo, lo cual conceptúo sería muy conveniente para ganar mayor barlovento al abrigo de la tierra, empleará las máquinas para verificarlo, y también pasará a proporcionada distancia de la tierra del Fuego e Islas de Diego Ramírez, atracándolas todo lo posible, haciendo uso de dichas máquinas, si a causa del cambio de la estación experimentase calmas o vientos adecuados a ellas y que no ocasionen consumir combustible inútilmente. = Doblado el referido Cabo de Hornos, hará V.S. el rumbo conveniente para no comprometerse con la costa a causa de los vientos de travesía y pasando a proporcionada distancia de la de Chile y del Perú, se dirigirá a las Islas de Chincha, tocando antes de llegar a ellas sólo en el Puerto de Lota (bahía de Arauco) para reponerse prontamente de combustible y a precios cómodos, y respecto a otras escalas que puedan serle necesarias observará estrictamente lo que preceptúa la referida base 7.ª. Si no se hallase el General Pinzón con las fuerzas de su mando en aquellas Islas, verificará V.S. lo que prefija la base 8.ª = Además de las circunstancias que he expresado a V.S. hará uso de las máquinas siempre que lo conceptúe necesario a fin de que su navegación a las referidas islas se verifique en el menor tiempo posible, aprovechando el mayor andar de esa fragata, según previene la base 1.ª = Conociendo V.S. la necesidad de evitar en lo posible el considerable gasto que ocasiona el consumo del combustible, cuando no es absolutamente necesario, le recomiendo que siempre que las circunstancias lo permitan, navegue con sólo el aparejo suspendiendo el hélice o dejándolo vertical según considere V.S. más conveniente. = Acerca del régimen militar y marinero, disciplina y policía de ese buque, saludos, puntos de etiqueta y buen comportamiento de la gente en tierra, sólo tengo que recomendar a V.S. además de lo dispuesto por S.M. en la base 9.ª que ponga el mayor esmero en el aseo de su tripulación y guarnición, tanto personal como de su ropa, con los lavados establecidos y en que debe emplearse el agua dulce que produzcan las máquinas, procurando también V.S. que haya toda la ventilación posible en los alojamientos, especialmente después de los tiempos duros que pueda experimentar, a fin de que la higiene de todos los individuos del buque sea la más perfecta; también recomiendo a V.S. muy particularmente que no omita medio alguno para la más completa instrucción militar y marinera de todos los individuos del buque, verificando constantes ejercicios siempre que no lo impida el tiempo. Muy especialmente encargo a V.S. que con todo el interés que reclaman el servicio y el buen nombre del Cuerpo de la Armada, haga que los Guardias Marinas de esa fragata, cumplan exactamente su reglamento; y todo lo que posiblemente le tiene dispuesto S.M. acerca de sus estudios y comportamiento, procurando por todos los medios posibles su mayor instrucción en todos los ramos de la facultad y puntualidad en el servicio, a fin de que con la campaña que van a

efectuar lleguen a ser buenos oficiales. = Reencargo a V.S. que con sus comunicaciones oficiales al Excmo. Sr. Ministro de Marina desde los puntos a que arribe, le remita los extractos de su diario. = Con lo que previene la inserta Real Orden mis expresadas instrucciones y el celo de V.S. conceptúo que desempeñará su comisión en los términos que confía S.M. y que habrá tenido presente al conferirle el mando de esa fragata. = Dios guarde a V.S. muchos años. San Fernando, 18 de julio de 1864. José M.ª de Bustillo. = Sr. Comandante de la fragata *Berenguela*.

Es copia.
Bustillo.— Rubricado.

618

1864 julio 29, La Habana.
Segundo Díaz de Herrera, comandante general del Apostadero de La Habana al ministro de Marina.
Pone en conocimiento del ministro la imposibilidad de reforzar la Escuadra del Pacífico con uno de los dos vapores disponibles, el San Quintín *o el* San Francisco de Borja.

COMANDANCIA
GENERAL DE MARINA
DEL
Apostadero de La Habana

Núm. 1.606.

Exmo. Sr.:

La Real orden de 27 de junio último, que V.E. se sirve comunicarme, me deja impuesto de las causas poderosas que han obligado a reforzar la escuadra del Pacífico en precaución de los acontecimientos que puedan sobrevenir después de los agravios inferidos a España por el Gobierno del Perú, obligando al Comandante General de aquellas fuerzas a ocupar las islas de Chincha hasta obtener el desagravio que exige el decoro y la dignidad nacional. De las disposiciones adoptadas, es la última que uno de los vapores *San Quintín* o *San Francisco de Borja* si no fuese necesario en este punto, salga para las referidas islas de Chincha, cargado de carbón, víveres y de los pertrechoos y efectos pedidos a esta Comandancia general por el Jefe de dicha escuadra, sirviéndose V.E. prevenirme las instrucciones que habrían de servir de gobierno en todos sentidos en el caso de poderse realizar la comisión recomendada.

Protesto a V.E. que penetrado del origen e importancia del conflicto que ocupa al Gobierno de S.M., no hubiera titubeado un momento en cumplir lo prevenido; pero no es menos cierto, como debe constar en el Ministerio del digno cargo de V.E. la imposibilidad de efectuarlo.

Para no molestar su atención, bastará citar mis cartas números 1.447 y 1.486 de 15 y 28 de junio último, contrayéndose la primera a los auxilios pedidos por el Jefe de la escuadra del Pacífico e imposibilidad en que se encontraba esta Comandancia general de facilitarlos; y la segunda, al destino de hospital flotante dado con acuerdo y a solicitud de esta Capitanía general al vapor *San Quintín*.

Aún sin los inconvenientes expuestos, siempre hubiera tenido presente, al tratarse de ambos buques, el no buen estado de sus máquinas para ser empleados en largas navegaciones y la circunstancia de ser sus cascos de hierro; para cuya limpia y reparaciones no hay diques en aquellos puntos de que poder hacer uso, pudiendo asegurar a V.E. que, sin embargo el servicio que prestan el primero y, como único transporte de esta escuadra el segundo, es el único que pueden rendir con los buenos resultados que se tocan.

Todo lo que tengo el honor de poner en noticia de V.E. para su debido conocimiento y en contestación.

Dios guarde a V.E. muchos años. Habana, 29 de julio de 1864.

Exmo. Sr.

Segundo Díaz de Herrera. — Rubricado.

Exmo. Sr. Ministro de Marina.—

1864 septiembre 8, Río de Janeiro.
Jacobo Mac Mahón, comandante de la fragata Berenguela, *al ministro de Marina.*
Pone en conocimiento del ministro la negativa del gobierno chileno a que los buques españoles puedan repostar en sus costas, así como la pasividad, ante esta actitud hostil, del representante español, señor Tavira. Asimismo, le avisa del retraso que se producirá en la incorporación a la Escuadra del Pacífico.

FRAGATA *BERENGUELA*

Excmo. Sor.

Por conducto de Nuestro Ministro cerca de esta corte, he recibido un periódico de la República de Chile, fecha 5 de Julio último, en el que se leen todas las comunicaciones oficiales, habidas entre el Ministro de Negocios Extranjeros de la misma y nuestro Representante, señor Tavira, en su última nota pregunta este señor si en el caso de que buques de S.M.C. arriben a los puertos de la expresada república para reponerse de víveres o carbón les serán facilitados, como lo practican diariamente con los de guerra peruanos en Valparaíso. A cuya nota contesta aquel gobierno negándose a facilitar a nuestros buques, lo que una nación neutral no puede menos de otorgar a cualquiera de las beligerantes, sin hacer causa común con la agraciada. Sin que a tan atrevida comunicación haya seguido, por parte de nuestro Representante en aquel país, nada que exprese la entereza y dignidad tan esenciales en estos casos, creando esta debilidad nuevas complicaciones a nuestro Gobierno que seguramente no podrá ver con indiferencia tan grande ultraje.

Al manifestar a V.E. este desagradable suceso, lo hago también para que V.E. tenga conocimiento de que la conducta de nuestro Representante en Chile le ha producido en este imperio y en el cuerpo diplomático muy desagradable impresión: Al propio tiempo debo manifestar a V.E. que la incorporación de estos buques a la Escuadra del General Pinzón podrá retrasarse, por no ser posible que toquen en el Puerto de Lota y tener que hacer la mayor parte de su navegación a la vela.

El 24 de Agosto amaneció en este Puerto la goleta *Wad-Ras* procedente de Cádiz, Canarias y Bahía y la fragata *Blanca* el 3 a las 2 ½ de la tarde procedente del mismo punto y con escala en Canarias y San Vicente sin que en ninguno de ambos buques haya ocurrido novedad notable.

Listo éste de mi mando de las reparaciones de máquina, de que di cuenta a V.E. por el anterior correo, recorrido su aparejo y velamen, repuestos todos de carbón y agua y descansados sus equipajes, saldremos de este Puerto para el de Montevideo en la mañana del lunes 12 del corriente.

Dios guarde a V.E. muchos años. A bordo de la expresada, Río de Janeiro, 8 de septiembre de 1864.

Excmo. Sr.
Jacobo Mac Mahón.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

620

1864 septiembre 29, Montevideo.
Jacobo Mac Mahón, al ministro de Marina.
Le comunica el cese de la actitud hostil por parte del gobierno de la República chilena, así como la buena situación de la Escuadra del Pacífico.

FRAGATA *BERENGUELA*

Noticias de la república del S. de la Escuadra del Pacífico.

Excmo. Sr.:

En el *Mercantil Español*, periódico de esta plaza, he leído que después de haberse recibido en la República de Chile la circular del Sr. Pacheco se han convencido de que las intenciones de nuestro Gobierno no son de conquistar nuevos territorios en las Américas que en otro tiempo le pertenecieron abriendo nuevamente sus puertos a nuestros buques de guerra y cesando por su parte toda mira hostil, así como también de que los mandados por el general Pinzón se encuentran tranquilos y provistos de cuanto

necesiten en las Islas de Chincha. Esta noticia no sólo la dan los periódicos sino que es sabida por todas las personas de algún arraigo en este país, y muy particularmente por nuestro Ministro Sr. Creus.

La guerra civil que destruye este hermoso país continúa con todos sus horrores, sin que se cuide el gobierno de la que le ha declarado el Imperio del Brasil, por creerlo impotente a pesar de ser un coloso respecto a esta pequeña república.

Lo que tengo el honor de participar a V.E. para su debido conocimiento y en cumplimiento de mi deber.

Dios guarde a V.E. muchos años. A bordo, Montevideo, 29 de Septiembre de 1864.

Excmo. Sr.:
Jacobo Mac Mahón.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

621

1864 octubre 1, Madrid.
Interrogatorio que José Martínez Viñalet, realiza en representación del ministro de Marina a D. Joaquín Navarro, capitán de fragata honorario, acerca de los sucesos ocurridos en Perú.

2ª Parte.

Dirección de armamentos.

El que suscribe, Director de Armamentos del Ministerio de Marina, autorizado por el Excmo. Sr. Ministro del Ramo para interrogar al Capitán de Fragata honorario, D. Joaquín Navarro, acerca de los particulares a que se contrae el Comandante General de la Armada del Pacífico en carta muy reservada n.º 307 de fecha 9 de Agosto último, y de otras importantes concernientes a la aptitud en que se halla colocado respecto al Perú el precitado Comandante General, hizo comparecer ante sí al indicado D. Joaquín Navarro y preguntado que expresando el referido Comadante General en la citada carta, de que el interrogado fue portador, que lo era igualmente de sus pensamientos sobre todos los

puntos que abraza el citado escrito y de otros no comprendidos en dicho documento, manifieste con toda extensión cuáles sean éstas en los dos extremos antes indicados. Dijo: que el Excmo. Sr. Comandante General le confió estos despachos para poner en manos del Excmo. Sr. Ministro de Marina y darle las explicaciones verbales que fuesen necesarias acerca de la situación de las mismas. El pensamiento más esencial de dicho Señor que no está manifestado en aquel escrito y que me encargó trasmitir verbalmente al Excmo. Sr. Ministro del Ramo consiste en la posibilidad de que el Gobierno del Perú llegue a realizar en Europa o en los Estados Unidos, la construcción o compra de buques blindados, para lo cual hacen grandes esfuerzos y a cuyo fin tienen comisionados los más distinguidos jefes y oficiales de su Marina, y con los cuales buques se haga desigual la fuerza. En su ánimo, dado el caso de que llegue a su noticia el arribo al Callao de tal o tales buques, si en vista de su fuerza y condiciones, pesadas en fin todas las circunstancias militares, llegase a abrigar la menor sombra de duda en el éxito de un empeño que provocasen, trasladarse con la fuerza a Acapulco, puerto ocupado hoy por los franceses hasta tanto que se le pudiese enviar una fragata blindada con la cual pudiera garantizarse el éxito en todos los extremos.

Fuerza es convenir que esta probabilidad es remota, como tendrá el honor de demostrar cuando vaya desarrollando los puntos que abraza el citado escrito, limitándome tan sólo a la respuesta absoluta de la pregunta.

Preguntado en qué bases y documentos se apoyó la Junta de Jefes celebrada a bordo de la fragata *Resolución* el 28 de Diciembre último para haber consignado en su Acta; «Que atendidos los recursos del Perú, tenía la Escuadra bastante fuerza para garantizar el éxito en todos los extremos», Dijo: para contestar con toda extensión posible a este punto conviene manifestar los sucesos que precedieron a la convocación de esta Junta. La fragata *Resolución* de la insignia de S.E. salió del puerto de San Francisco de California el día 21 de Octubre del año último; hizo escala en Acapulco para reponer el carbón consumido, llegando a la bahía de Panamá el 16 de Noviembre siguiente. La fragata *Triunfo* había quedado en el referido San Francisco completando su habilitación, habiéndosele dejado instrucciones para que verificase a la vela su navegación directamente a Valparaíso, por razones de brevedad y economía, ya que se cumplían las prescripciones del Gobierno de S.M., de visitar de regreso los principales puertos del Pacífico, verificándolo sólo la *Resolución*. La goleta *Covadonga*, mientras tanto, recorría las Repúblicas de Centro América y debía, terminada su comisión, reunirse con la fragata de la insignia en el Callao de Lima para, de allí, ambos buques seguir a Valparaíso y reuniéndonos con la *Triunfo* emprender los tres la

navegación al Atlántico según estaba prevenido. En Panamá recibieron, varios Oficiales de abordo, avisos oficiosos de españoles de Lima para que lo hiciesen saber a S.E. que el 9 de Diciembre era el aniversario de la batalla de Ayacucho, al propio tiempo que llegaban a nuestra noticia, por estas cartas y otros conductos, pintados con los colores más horribles, los atropellos que habían tenido lugar en el Perú en la hacienda de Talambo, provincia de Chiclayo, propiedad de un ciudadano llamado D. Manuel Salcedo, contra la vida e intereses de varios súbditos españoles, vascongados que formaban allí una Colonia y que había traído contratados de España el tal D. Manuel Salcedo.

Al día siguiente de la llegada de la fragata *Resolución* a Panamá se presentó en ella el ex diputado a Cortes D. Eusebio de Salazar y Mazarredo, sud-director de Política que fue en el Ministerio de Estado, el cual se instaló a bordo y fue nuestro pasajero hasta el Callao de Lima, el cual parecía tomar un interés muy vital en los asuntos del Perú. La navegación se demoró más de lo que esperábamos; parte de ella la hicimos a la vela y no llegamos a Lima hasta la noche del 13 de Diciembre del año último. El 14 vinieron a visitar a S.E. varios españoles; todos hablaron de los sucesos de Talambo, pintándolos con el más horrible colorido y los que más recargaban las tintas eran naturalmente los más agraviados contra el Gobierno del Perú entre los que figuran en primera línea un D. José Merino Ballesteros que ha sido Vice Cónsul de S.M. en Lima a quien el Gobierno del Perú le ha negado el *execuatur* por cuestiones personales y que es enemigo del expresado país. También concurrieron aquel día a bordo de la *Resolución* los Sres. Fano y Sorazu, dos víctimas de Talambo, de estos no hay que decir cuál sería su exaltación. El Sr. Salazar, desde el 13 hasta el 29 de Diciembre se ocupó según imagino, en activar un expediente en el cual se presentasen en relieve los hechos todos para promover y discutir sobre ellos. Este expediente completo fue el que se sometió a la consideración de la Junta. Nada me había hablado aún S.E. sobre este asunto pero, interrogado un día confidencial y amistosamente por el referido Sr. Salazar acerca de mis opiniones, sobre el estado de nuestras relaciones con el Perú, le expuse que el asunto requería mucha meditación y que no me había hablado aún S.E. sobre este particular, dejándole siempre entrever la suma conveniencia de proceder con el mayor pulso, circunspección y buen consejo en materia tan grave y con pleno conocimiento de América, de sus cuestiones y de los españoles que las promueven.

El Excmo. Sr. Comandante General, me llamó el 27 y resolvió la convocación de la Junta de Jefes para el día siguiente, la cual se hizo cargo muy detenido de todos los documentos que se presentaron a su consideración, siendo los principales: la narración de los

sucesos desgraciados de Talambo, como resulta de la información sumaria que la Junta de Beneficencia de los españoles, mandó hacer al efecto y las declaraciones que prestaron varios colonos de Talambo, ante la Cancillería del Consulado Francés que lo era accidentalmente de España; una exposición, suscrita por más de cien firmas, de españoles de todas clases y condiciones residentes en Lima y en el Callao, dirigida al Excmo. Sr. Comandante General pidiéndole encarecidamente que estas fuerzas navales permanezcan en las aguas del mar Pacífico, para protección y seguridad de sus vidas, e intereses que consideran amenazados; de una nota documentada dirigida por el Sr. Edmundo Lesseps, encargado de negocios y Cónsul General de Francia cerca de esta República al referido Comandante General, en que le manifiesta el poco o ningún resultado que ha obtenido en sus gestiones, en pro de reclamos que tienen pendientes varios súbditos españoles. Nos enteramos así mismo de las primitivas instrucciones que recibió S.E. antes de la salida de las costas españolas, tanto por el Ministerio de Marina como por la primera Secretaría de Estado, las cuales expresan bien claramente el fin y objeto de la Escuadra en éstas del Pacífico, y la norma de conducta que en ellas debe seguirse. De las posteriores instrucciones remitidas últimamente por el Sr. Marqués de Miraflores que determinan el fin y el término de la expedición y, por último, de la Real orden de 23 de Octubre del año último, recibida a la llegada al Callao, que ordena la urgente traslación a la Habana de estas fuerzas navales de S.M. y, por último, de un luminoso dictamen que emitió a petición de S.E. el ya referido Sr. Salazar y Mazarredo sobre el estado de todos estos asuntos, en el cual se brindaba, como diplomático que es, a redactar las necesarias notas, en caso que se decidiese pasar ultimatun al Gobierno del Perú. Entonces S.E. con estos datos, presentó la cuestión a la Junta bajo las tres fases siguientes:

1.ª Conviene o está facultado para hacer desde luego enérgicas reclamaciones al Gobierno del Perú, llevándolas hasta la ruptura de hostilidades, si fuesen desatendidas.

2.ª Si conviene en caso contrario exponerle por primera oportunidad del Gobierno de S.M. cuanto ocurre y aguardar su resolución antes de obrar.

Y 3.ª Si conviene cumplir lisa y llanamente con las instrucciones del Gobierno de S.M., regresando con las fuerzas a la Isla de Cuba. Con la meditación previa que había hecho sobre cada uno de estos puntos, se optó por el segundo, porque no se consideraba que el suceso de Talambo, hecho totalmente aislado, afectase tanto la honra nacional como se ha tratado por muchos de suponer, máxime cuando este suceso estaba en manos de los Tribunales del Perú. Sin embargo se apoyó y adoptó el segundo medio después de manifestar

la inconveniencia del primero, en oposición al cual se dijo explícitamente que S.E. no tiene facultades del Gobierno para obrar por sí en tan grave asunto. Las notas que pasase al Gobierno del Perú que no tendrían resultado alguno satisfactorio, o al menos, así debe racionalmente suponerse, pues que dirían que no querían tratar con persona desautorizada para ello; conducirían sin duda al rompimiento de hostilidades, esto es, que tendríamos que un Comandante General de fuerzas navales de S.M.C., por su propia virtud, había puesto a la España y al Perú en guerra. En la referida lectura de todos los capítulos de instrucciones no se encontraban frases que justificaban esta medida; frases por las que se infería que el ánimo del Gobierno fuese el que estas fuerzas navales hostilicen a ninguno de estos países, sin su conocimiento y autoridad.

Los ejemplos que se citaron de Almirantes extranjeros que reclaman, amenazan y obran dependen de que nosotros ignoramos la latitud de las suyas para aquellos casos o las primitivas que puedan haber recibido, pero como en éste las sabemos, no cabe símil posible. Se hizo notar asimismo que estos sucesos de Talambo que sucedían el 4 de Agosto y de los cuales debió tener conocimiento el Gobierno de S.M. a mediados de Septiembre, no fueron óbice para que con fecha 9 de octubre se expidiese la Real orden que hemos leído para el anterior destino de la escuadra al propio tiempo que se le decía directamente al Cónsul de S.M. que gestionase cerca del Gobierno del Perú la pronta administración de justicia. Expuesto lo que antecede se adoptó el segundo medio propuesto para evitar mayores males: esto es el de aguardar en el Pacífico con estas fuerzas navales el tiempo necesario para que recayese una resolución del Gobierno de S.M. sobre estos puntos. Este modo de obrar parecía mucho más en armonía con lo que dicta la prudencia y el pulso con que se debe obrar en estos casos. Se vio que la detención que podía originarse con la adopción de tal medida, no excedía de un mes, si se tiene en cuenta el tiempo que todavía debía invertirse en el Callao en la composición del fogón de la *Resolución,* los días de la navegación a Chile con alguna escala que se hiciese en la costa y la indispensable demora en Valparaíso, para reponer los buques de víveres, carbón y prepararlos para el paso del cabo de Hornos. En todo esto debía transcurrir casi el tiempo necesario para que llegue la solución del caso. De este modo se juzgó que todo se conciliaba y que cualesquiera que fuese el resultado, quedaría siempre bien sentado el celo del Excmo. Sr. Comandante General por el honor de la nación española. Su atención a la solicitud de los españoles, que era uno de los documentos de más fuerza que contenía el expediente y, sobre todo, la prudencia y circunspección con que obra en tan grave asunto y, en fin, el verdadero cumplimiento a las instrucciones, dando protección verdadera a los compatriotas, con la presencia de las fuerzas navales en

los puertos donde las circunstancias las reclaman. Conformes los votantes con estas razones, se extendió el Acta en los términos ya conocidos. Se me ordenó escribir un breve memorándum comparativo de la fuerza de la República con la de que disponíamos, el cual consta en el expediente, en que se manifiesta que las dos fragatas y la *Covadonga* eran suficientes para garantizar el éxito de las operaciones que se emprendiesen, ora se tratase de tomar posesión de las Islas de Chincha que estaban totalmente indefensas o al menos no había en ellas más que un presidio custodiado por una corta guarnición, ora se quisiese rendir la escuadra del Perú compuesta de la Corbeta *Amazonas,* buque que hace agua, que está desligado y que en aquella sazón estaba remplazando el árbol de su hélice, de la *Apurimac* a pique en la isla de San Lorenzo y de otros buques menores de escasa importancia o bien, por último, si se tratase de hostilizar aquellos puertos, indefensos todos o la mayor parte de los que ofrecen alguna importancia. Y que la fuerza era más que suficiente para ello lo acredita el haber permanecido cinco meses en pacífica posesión de las Islas Chincha, sin haber sido molestados en lo más mínimo, no obstante los vivos deseos, no sólo del Perú, sino de casi todas las demás Repúblicas que forman la comunión Hispano Americana que han hecho causa común con la inmediatamente ofendida para atacar y destruir las fuerzas navales españolas.

Preguntado si al redactar el acta de la Junta en los términos expresados se tuvo en cuenta el tiempo necesario para poder recibir refuerzos la posición y estado en que se encontraban los buques de que podía disponer el Gobierno para este efecto dado caso de que las atenciones de Santo Domingo le permitiesen distraer algunos para el Pacífico: Que se tuvo muy en cuenta el tiempo necesario para poder recibir refuerzos: que la posición y estado en que se encontraban los buques se ignoraban porque carecíamos de noticias detalladas del movimiento de la Armada; pero sabíamos por los periódicos del Perú de aquellos días (aunque luego resultó ser exagerado) que la revolución en la Isla de Santo Domingo había sido completamente sofocada cuya circunstancia se tuvo muy presente para votar en favor de la suspensión de la salida de la Escuadra para la expresada isla; circunstancia que se consignó en el acta.

Preguntado cuál es el motivo de que después de lo expuesto se abriguen en la actualidad serios temores de que, a pesar de los refuerzos enviados, no puedan asegurarse los resultados dijo: La contradicción que aparece en lo que manifestó el Comandante General de la Escuadra del Pacífico en 29 de Diciembre, conformándose con el dictamen de la Junta — con los temores que hoy parece abrigar de que las fuerzas de su mando puedan sufrir un descalabro consiste, según yo opino y según el mismo Señor me ha manifestado verbalmente, en la posi-

bilidad de que el Gobierno del Perú adquiera buques blindados, como más ampliamente he expresado al contestar a la pregunta primera.

Preguntado cómo es que habiendo resuelto el referido Comandante General de acuerdo con el Comisario especial extraordinario la toma de las islas Chincha suponiendo que con ellas se cortaban todos los recursos pecuniarios al Perú, se manifiesta en el citado escrito que esta ocupación no tan solo no ha producido dicho efecto, sino que por el contrario han aumentado los ingresos de aquel Estado. Dijo: si desde el día que se tomó posesión de las Islas de Chincha se hubiese establecido la administración de guano por nuestra cuenta, hubieran quedado cortados todos los recursos del Perú. Pero los Sres. Comandante General y Comisario especial en su último manifiesto de principio de Mayo declararon que para evitar conflictos y a fin de que no se parase perjuicio al Comercio extranjero no se pondría traba alguna al tráfico, lo cual implicaba el respeto a todos los contratos vigentes. Resultó de la ocupación que los mismos contratistas que anticipaban al Gobierno sumas de dinero sobre el guano, temiendo que la España reivindicase las Islas, no querían verificar los préstamos habiéndose visto realmente cortados los ingresos del Erario durante cierto período, en el cual, como es sabido, tuvieron que recurrir al empréstito nacional que nunca lograron realizar, pues la abnegación patriótica tan decantada, no pasó de la palabra ni del papel. Cuando llegaron al Perú los primeros discursos del Sr. Pacheco en el Senado sobre los asuntos de las Chinchas en que declaraba tan explícitamente que el Gobierno de España no aspiraba a la posesión de un solo palmo de territorio en país extranjero, volvió a renacer en cierto modo la confianza y los contratistas, como Lachambre y algún otro, facilitaron algunas cantidades al Gobierno, con las cuales ha podido hacer frente, no tan solo a los gastos ordinarios, sino a los extraordinarios que ocasiona la construcción y armamento del Monitor, etc[a]. La casualidad, buques fletados de antemano y la buena estación, han duplicado la concurrencia de los buques en las Islas y la exportación del guano ha tenido por consiguiente un notable incremento desde la ocupación española; y esta es, sin duda, la razón porque dice el Sr. Comandante General que han aumentado los ingresos del Estado, pues que con esta garantía verifican o tratan de verificar empréstitos en Europa. Antes de terminar esta materia creo del caso hacer presente para los fines que convengan que el establecimiento de la administración del guano por nuestra cuenta ofrece no pocas dificultades prácticas, siendo la principal la falta de operarios para el carguío. Respecto a la organizacón de estas operaciones, elementos con que se cuenta en las Islas para llevarlas a cabo y mejoras que puedan introducirse, me refiero en todo a la memoria descriptiva de las Islas de Chincha que acompañé en la parte

primera del Diario de operaciones y remití a la Dirección del Personal en el ya citado oficio de 9 de Junio del corriente año.

Preguntado qué providencias se habían adoptado para impedir que se extrajese más guano que el que correspondiese a contratas celebradas solemnemente antes de la ocupación de las Chinchas. Dijo: no se ha tomado providencia alguna para impedir que se exporte más guano que el que corresponde a contratas celebradas solemnemente antes de la ocupación, ni han sido necesarias supuesto que ninguno se ha extraido fuera de las dichas contratas. Se tomaron de las casas a que van consignados los buques y se anota en el registro de entradas y salidas, así como sus destinos, de forma que siempre es materia de fácil verificación.

Preguntado que exprese cuál es el verdadero estado de los asuntos de las Chinchas según indicó lo haría en carta confidencial que dirigió desde Southampton al Sr. Ministro de Marina con fecha 14 del actual. Dijo: Sobre este punto de generalidad que escribió confidencialmente desde Southampton anunciándole mi llegada y expresándole que le daría cuenta detallada de todo, reducida ésta a lo que va expresado y voy a expresar. El estado de las cosas en las Chinchas era satisfactorio el día de mi salida que fue el 10 de Agosto. La salud de las tripulaciones era buena; las dos fragatas y la goleta tenían víveres hasta 1.º de Diciembre; unas y otra tenían sus carboneras llenas y estaba a nuestra disposición una fragata chilena con ochocientas toneladas de carbón de Coronel. Además había en Valparaíso (propiedad del Gobierno de S.M.) sobre mil toneladas de combustible inglés, cuyo almacenaje se pagaba y el Contador de la *Covadonga* subsistía allí, como comisionado a compras para la adquisición de víveres y otros efectos cuyos pedidos se le remiten. En Guayaquil se ha establecido un depósito de carbón hasta ahora de unas cien toneladas con objeto de surtir a la *Covadonga,* caso que tenga necesidad de ir a Panamá o cualquier otro punto de la costa del Norte. Para facilitar más las gestiones que hagan en Chile tanto el Ministro residente de S. M. Sr. Tavira, como el Contador comisionado, cerca del Gobierno de aquella República o autoridades de los puertos de la misma a fin de que no pongan impedimento en los abastos de los buques, pensaba S.E. enviar a Valparaíso un Oficial ayudante para que comunicase con los Comandantes de las fragatas *Blanca* y *Berenguela* y les dijese el estado de los asuntos pendientes y recursos con que contaban las fuerzas en las Chincha para que estos datos les sirviesen de norma en sus gestiones. Dejé redactados, de orden de S.E., instrucciones para los Comandantes de las citadas fragatas a fin de que procediesen con la mayor circunspección y prudencia durante su permanencia en Chile y que si había oposición formal para reponerse de víveres y carbón que no pudiese vencer la negociación, la abandonasen y se dirigiesen a las Chinchas a la vela donde se proveería

al remedio de todo. Ignoro si estas instrucciones habrán sufrido modificación después de mi salida.

Así mismo, intentaba el Comandante General enviar periódicamente otro Oficial de condiciones al Callao en los vapores ingleses, con objeto de que poniéndose en comunicación con el Comodoro Harvey, Jefe de la estación naval inglesa, adquiriese noticias fidedignas del verdadero estado de los armamentos, así como también colecciones de periódicos por los que se estuviese al corriente del estado político.

Las fuerzas navales carecen de comunicación directa con Lima y con todo el litoral, como es consiguiente. El único medio de transmitir la correspondencia es por los paquetes ingleses que tocan en el inmediato puerto de Pisco ocho veces al mes, cuatro procedente del Sur y otros cuatro del Norte.

Los ranchos particulares escasean y se hacen sumamente dispendiosos. No viene del continente a las islas, más que el alimento puramente indispensable para la casa de cargadores y sus dependencias, pero de los buques mercantes se obtiene alguna que otra vez reses menores y carnes conservadas. Otros varios artículos se consiguen a precios fabulosos de algunos acaparadores de las islas, que hacen el comercio de contrabando.

Los buques no tienen grandes necesidades en sus cascos, aparejos o máquinas: la principal de todas es el tener toda la gente de mar cumplida. Y, por último, es práctica del Sr. Comandante General, variar a menudo de fondeadero, visitando diversos puntos de la extensa bahía de Pisco y grupos de islas de que está sembrada, manteniéndose algunos días a la vela especialmente en los intermedios de paquete a paquete, entreteniendo a la tripulación en ejercicios militares y marineros.

Si se quisiesen establecer depósitos de carbón, el punto aparente para ello sería la isla Blanca, con la ventaja de lograrse en ella cómodo braceaje, mientras que en las citadas Chinchas hay de 40 a 50 brazas. Depósitos de carbón o provisiones en las referidas islas exigirían guardia a su alrededor día y noche, pues de lo contrario corren mucho riesgo de ser incendiadas por algún exaltado patriota. Tal es a grandes rasgos la situación de las fuerzas navales de S.M. en las Islas de Chincha.

Preguntado como venga acreditando la experiencia que sin embargo de cuanto se ha dicho respecto a la sustracción en el istmo de Panamá de la correspondencia que se dirige a la Escuadra no haya faltado pliego alguno oficial, manifieste lo que considere haya de cierto, tanto en este asunto como respecto al riesgo que se supone corren los españoles que pasan dicho istmo. Dijo: que el paso del istmo de Panamá no ofrece dificultad ni riesgo ninguno personal. He ido desde Pisco a Panamá en el mismo vapor inglés *Talca* en que lo verificó el

Sr. Salazar y Mazarredo, y hablado largamente con su Capitán sobre todos los sucesos que allí ocurrieron. Es muy cierto que iban dos franceses encargados por el Gobierno del Perú, no de asesinarle, sino de robarle los despachos de que era portador; y al decir encargados por el Gobierno del Perú no se entienda que éste les hubiese dado comisión oficial para ello. Las instrucciones que llevaban los individuos Nogueres y Rurange, procedían de una de las principales Logias masónicas de Lima, a la cual pertenecen todos los ministros y las personas de mayor suposición en aquella Capital. Así es, que nunca se probará la complicidad del referido Gobierno en esta persecución. Durante los dos días que permanecí en el Callao, se estuvo haciendo información por la Comandancia General de Marina en la que declararon el Capitán, Oficiales y Mayordomos del *Talca* sobre lo ocurrido con el Sr. Salazar. Ocioso es decir que todas estas declaraciones han sido favorables a aquel Gobierno del Perú: Llega el Sr. Mazarredo a Panamá y estos agentes promueven la asonada de que resultó el atropello del pabellón Francés en la casa del Cónsul de aquella nación Sr. P. de Zeltner, asonada en que indudablemente hubiesen sacrificado la persona del Sr. Salazar, si llega a ser habido.

No es cierto se haya sustraido correspondencia de oficio en Panamá si bien estos mismos agentes lograron apoderarse de un saco que por fortuna no contenía más que algunas cartas particulares y paquetes de periódicos, habiendo tenido la paciencia de sustituir papel blanco y sobres supuestos a las cartas que sustrajeron. Este saco obra en poder del Cónsul de Panamá. Que ha habido un plan sistemático para interceptar la correspondencia es de todo punto indudable, desde que el referido Cónsul tiene en su poder la hoja de una cartera privada perteneciente a Rurange en que se le ofrecen diez mil pesos por apoderarse de la correspondencia de *Prado, Lesseps* y *Pinzón,* palabras textuales.

Desde que ocurrió este suceso en que tan lastimado quedaba el buen nombre de la Compañía de vapores del Pacífico, tienen sus capitanes sumo cuidado con la correspondencia que se dirige a las Chincha y hoy se entrega y se recibe con la mayor regularidad.

Los españoles viven tranquilos en Panamá dedicados a sus ocupaciones. Españoles procedentes de todos los puntos del Pacífico pasan continuamente el istmo sin ser perturbados en lo más mínimo y por lo que a mí toca, que venía como tal oficial, sin nombre supuesto, sin ninguna precaución y que además era allí conocido por haber visitado dos veces aquel punto, no me ha ocurrido ninguna contrariedad.

Es sin embargo preciso al pasar el istmo tomar algunas precauciones para no exponerse a ser vejado e insultado por aquellas insolentes turbas que nada respetan.

El Cónsul del Perú en Panamá, Sr. Carrillo, es un Oficial de la Marina del País, intrigante, de mala ley, que no perdona medio para mover las turbas (lo cual es allí muy fácil), creyendo que con esto hace un servicio a su país. El Director del Camino de Hierro Sr. Nelson y el Cónsul de Francia ya mencionado, Sr. Zeltner, con aviso previo son seguras garantías en este paso.

Preguntado que si durante su travesía desde Pisco a Panamá ha visto o tiene noticia de hallarse en algún punto de aquellas costas un vapor que se supone comprado por los peruanos en San Francisco de California y en caso afirmativo exprese cual sea su artillado, fuerza de máquina y sus condiciones militares y marineras. Dijo: que no hay en toda la costa del Pacífico ningún vapor adquirido en San Francisco de California por el Gobierno del Perú. Este inmediatamente después de la ocupación de las Islas de Chincha adquirió de la Compañía de vapores del Pacífico el vapor *Quito,* cuyo nombre cambiaron por el de *Chalaco.* Es buque de hierro, de unos 250 pies de eslora de marcha muy superior, pero no tiene ninguna condición de resistencia. Se le han montado cuatro cañones rayados de corto calibre. Pocos días antes de mi salida del Callao tocó en dicha rada el vapor mercante americano *Sacramento* procedente de Nueva York, con destino a Panamá, buque nuevo, perteneciente a la Compañía de dicho país que hace el servicio entre el referido Panamá, Acapulco y San Francisco de California, el cual llevaba a su bordo dos cañones del sistema Parrot de grueso calibre los cuales el Gobierno del Perú quería comprar a todo costo: pero su Capitán no quiso venderlos, diciendo no estaba autorizado para ello por sus armadores.

Salió el *Sacramento* para Panamá, y el Gobierno del Perú persistente en su idea de adquirir las citadas piezas, despachó el *Quito* o *Chalaco* para dicho punto ofreciendo la enorme suma de veinte mil pesos por ambas. A mi llegada a Panamá ya el citado *Quito* había salido con dirección al Callao, sin haber logrado realizar el negocio, si bien era público que ya estaba autorizada la Compañía por sus gerentes para efectuar la venta en la citada suma de veinte mil pesos. Tal vez esta circunstancia haya dado margen a la suposición de que habían llegado algunos vapores de las costas de California.

Preguntado que si a su paso por el Callao pudo adquirir algunos datos acerca del buque que se dice blindan en aquel punto y cual sea su clase, fuerza y demás circunstancias necesarias para poder formar cabal concepto del mismo. Dijo: que como a su llegada al Callao se le intimó por un ayudante de la Capitanía de Puerto la prohibición de ir a tierra no ha podido examinar ninguna de las obras que se hacen en el puerto y en la Marina. Que el Comodoro inglés Harvey de la Fragata de S.M.B. *Leander* me tuvo a su bordo durante los dos días que permanecí en el referido Callao y me explicó todos los armamentos

que se están llevando a cabo. En primer lugar construyen efectivamente una masa informe de pino de tea a que dan el nombre de Monitor, el cual blindan con rails y plancha de 1 ½ pulgada pensando adaptarle una máquina locomotora que han adquirido en Chile. No tiene condición alguna de estabilidad y me ha dicho el citado Comodoro, que ni aún de flotación. El Perú sensato se ríe de la tal máquina, con la cual engañan al pueblo y ésta, como otras muchas obras, son un elemento de inmoralidad en la administración pública del país. Dirige su construcción un tal D. Manuel Ramos, del país que se dice Ingeniero, pero que es notorio que sólo trata de especular. Aunque no he visto por mí mismo el referido Monitor, la universalidad con que se le ridiculiza, me hace creer que es una verdadera nulidad.

A costa de grandes esfuerzos y gastos han conseguido poner a flote la fragata *Apurimac* que hacía cuatro años se encontraba a pique en la isla de San Lorenzo y al trasladarla desde este punto al muelle del Callao tocó, perdiendo el codaste exterior. Han hecho una contrata con un especulador anglo americano para blindarla y anticiparle cincuenta mil pesos para adquirir las planchas, con cuyo fin ha salido para los Estados Unidos, pero se decía de público en Lima que no volvería, ya que había logrado esta suma a cuenta de otras mayores que le debía el Gobierno. Mientras tanto se ocupan en desmontar la máquina, deteriorada, como es consiguiente, a cuatro años de haber subsistido debajo del agua. Este buque probablemente nunca volverá a prestar servicio.

Ocúpanse al propio tiempo de blindar con rails el vapor *Loa* que es del porte de la *Covadonga* o la *Circe* cuya obra la tienen bastante avanzada y es sin duda entre todas la que tiene más razón de ser; pudiendo ocasionar daño hasta que se logre con decisión abordarlo y echarlo a pique si se presenta al ataque; pero el término de esta obra aún está lejano y según el mencionado Comodoro Inglés se emplearían tres o cuatro meses en ella trabajando con igual actividad.

Resta la *Amazonas,* que hace bastante agua, si bien presta ya servicio después de arreglado el desnivel que tenía en su máquina. Los demás buques no merecen mención especial. Todos ellos están al abrigo de las fortalezas.

En el muelle han construido una batería con sacos a tierra con tres o cuatro piezas de artillería; otra a barbeta de seis o siete piezas en la lengüeta que da abrigo a la rada y que, con la isla de San Lorenzo, forma lo que se llama el Boquerón, además de las dos antiguas fortalezas, destructibles con suma facilidad.

Tienen comisionado en Inglaterra al Capitán de Navío Salcedo para adquirir buques, en Francia al Capitán de Fragata Pardo Celá con el propio fin, otro en los Estados Unidos y, por último, el general Herran, de la República de Nueva Granada, desterrado en el país

y que ofreció sus servicios, habiendo sido comisionado a California, para disponer aquellos ánimos en contra de España y ver de adquirir Monitores, u otros buques. Este General ya ha regresado a Lima en el vapor de este nombre que encontré en Payta; ignoro cuál haya sido el resultado de su misión.

Por último, me confirmo en la apreciación que tengo hecha del Perú y su sociedad, la cual ha penetrado bien. Los Peruanos, hablo de la parte educada, en medio de los vicios y grandes defectos, tanto personales como constituyentes de su sociedad, no carecen de rasgos que participan de la nobleza del carácter español.

Preguntado exprese los recursos con que podrá contarse en Guayaquil para abastecer la escuadra en caso de que las circunstancias pudieran hacerlo conveniente o necesario. Dijo: Guayaquil, población de diez y ocho mil almas, a sesenta millas de la boca del río del mismo nombre, y en su margen derecha accesible sólo a buques de menos de diez y seis pies de calado; único puerto de mar de la República del Ecuador, con reducido comercio, no ofrece recursos para abastecer una fuerza naval considerable; con tiempo y excitando a los especuladores, tal vez podría lograrse el objeto y, aún en este caso, las condiciones de localización harían muy penosos los abastecimientos.

Y para la debida constancia, lo firman en Madrid a primero de Octubre de mil ochocientos sesenta y cuatro.

José Martínez Viñalet (rubricado) Joaquín Navarro (rubricado)

622

1864 octubre 13, rada de Montevideo.
Jacobo Mac Mahón, comandante de la fragata Berenguela *al ministro de Marina.*
Desmiente el anterior comunicado en el que aseguraba el cese de la actitud hostil del gobierno de Chile y asegura que la opinión pública de la República de Perú está cada vez más soliviantada contra la Escuadra del general Pinzón y la ocupación de las islas Chinchas. Da cuenta también de los conflictos existentes entre Argentina y Brasil.

FRAGATA *BERENGUELA*

Excmo. Sor.:

Aunque en mi anterior comunicación de 29 de Septiembre último manifesté a V.E. que habían sido abiertos los puertos de la república de Chile a nuestros buques de guerra y cesado por tanto toda hostilidad; practicable nuevamente la cordillera de los Andes, por cuya vía se tienen comunicaciones semanales de Lima en 26 días y

en 20 de Chile; parece según las últimas aquí recibidas no ser cierto lo que manifesté a V.E. en la comunicación que anteriormente me refiero, sino que continúa la efervescencia en el mismo estado en aquella república, y que en la del Perú lejos de calmar los ánimos la circular del Sr. Pacheco ha producido impresión desagradable, pues esperaba aquel Gobierno la destitución del General Pinzón y la inmediata entrega de las Islas de Chincha, efecto de la actitud espectante de aquel el Presidente de las Cámaras ha formulado graves cargos al Presidente de aquella república y sin embargo de no haber conseguido cayese aquél, como se proponía, ha producido más irritación en las masas y, por lo tanto, nuevas dificultades para un pronto y pacífico arreglo.

Como habrá visto V.E. por los periódicos de Lima, botaron en el pasado septiembre en el Callao un Monitor de pequeñas dimensiones, faltándole después de esta operación montar la máquina, blindarlo y colocarle la torre. El gobierno de aquella república sin embargo de conocer que dicho monitor no podrá serlo nunca por la falta de elementos para que pueda navegar como tal, hace decir en sus periódicos que muy en breve podrá ir a destruir las fuerzas españolas que están en las Islas de Chincha, con el objeto de crear alguna atmósfera y calmar en algún tanto al pueblo que constantemente lo amenaza con nuevos trastornos y sublevaciones muy difíciles de contener, cuando no se tienen fuerzas para reprimirlas.

Por cartas recibidas en ésta por la vía de Buenos Aires de oficiales de la escuadra del Pacífico, se sabe que no carecen de víveres ni carbón aquellos buques, que las tripulaciones gozan de buena salud y se hallan descansadas, si bien un poco aburridas con los cinco meses que llevan en las Chinchas.

En estas repúblicas del Plata, se agitan cuestiones graves que toman mayores proporciones según se aproxima a la frontera de la Oriental el ejército del Brasil.

El Presidente del Paraguay, ha manifestado terminantemente que llegado ese caso, hará causa común con la república Oriental; la confederación Argentina protege la insurrección del General Flores y por consiguiente la invasión Brasilera, de modo, que se teme y con bastante fundamento, estalle la guerra entre estos nunca bien avenidos países y es de presumir que su resultado sea formar una nueva confederación compuesta del Paraguay, entre Ríos y la república Oriental que disputarán a la Argentina la posesión de la isla de Martín García, llave del río Uruguay y único punto por donde el Paraguay puede hacer su comercio.

La Fragata *Villa de Madrid* fondeó el 10 con 34 días de Cádiz con escala en Canarias; se alista de víveres y carbón y espera

su comandante, según me ha manifestado, salir para los últimos días de este mes en unión de la *Blanca* y ésta de mi mando.

Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. como me está prevenido.

Dios guarde a V.E. muchos años.

A bordo de la expresada Rada de Montevideo, 13 de Octubre de 1864.

Escmo Sr.:
Jacobo Mac-Mahón.

Escmo. Sr. Ministro de Marina.

623

1864 octubre 22, Madrid.
Dirección de Personal del Ministerio de Marina al Jefe de Escuadra Dn. Luis Hernández Pinzón. Transmite el nombramiento como Jefe de Escuadra de Dn. José Manuel Pareja y Septién, ordenándole su vuelta a la Península tan pronto como entregue el mando.

M. de M.
Dirección del Personal

A.

22 Octubre 1864.

Fº Al Jefe de escuadra Dn. Luis Hernández Pinzón.

E.S. La Reina, q.D.g., ha tenido a bien nombrar al Jefe de escuadra Dn. José Manuel Pareja y Septién para que reemplace a V.E. en el cargo de Comandante general de la escuadra del Pacífico y disponer que tan luego como V.E. haga entrega del mando al expresado General se restituya a la Península por la vía que estime más conveniente.

De Real orden lo digo a V.E. para su noticia y cumplimiento.

Dios, etc.

624

1864 noviembre 5, rada de Montevideo.
Claudio Alvargonzález, comandante de la fragata Villa de Madrid *al ministro de Marina.*
Le comunica su salida del puerto de Montevideo en compañía de las fragatas Berenguela *y* Blanca.
Comunica además las últimas noticias sobre la actitud del gobierno del Perú.

FRAGATA *VILLA DE MADRID*

Excmo. Sr.:

Por el último paquete que salió de aquí el 30 del pasado, tuve la honra de manifestar a V.E. que en los primeros días de este mes, dejaría el Río de la Plata en unión de las fragatas *Berenguela* y *Blanca,* y si bien la salida se ha diferido algunos días más de lo que hubiera deseado, ha sido a causa de la composición que tuvo que hacerse a la válvula del tubo de descarga a que hacía también referencia en mi comunicación de aquella fecha, composición en la que sin contar el tiempo empleado a bordo en sacar la válvula y volverla a colocar, se han invertido ocho días en la fundición de los anillos nuevos que hubo que variarle, teniendo la satisfacción que ahora no entre ninguna agua por aquel punto; respecto a la demás que hace el buque, continúa siempre la misma; esto es, veinte y una pulgadas en las veinte y cuatro horas, pues la que antes entraba por el tubo de descarga como se depositaba en el condensador y no se le daba salida a la sentina sino cuando se picaba la bomba, no aumentaba el número de aquellas, teniendo ahora la ventaja de emplear menos tiempo en el achique.

Ahora debo manifestar a V.E. que en la madrugada de manaña espero dejar este Puerto verificándolo también las otras dos fragatas; saliendo todas con cuatro meses de víveres y repuestas de todo el carbón y aguada que pueden contener las carboneras y vasijería.

Las noticias que se tienen aquí del Perú son del 10 de septiembre, por ellas se sabe que el Congreso de aquella República había autorizado al gobierno para declarar la guerra dejándole sin embargo expedito el camino para entablar relaciones oficiales con España.

También se sabe que la Corbeta *Vencedora* había llegado a Lota donde se le negó el carbón considerándole el gobierno de Chile como contrabando de guerra. A pesar de esta contrariedad hemos acordado ajustarnos a las instrucciones y tocar las tres fragatas en aquel punto, procurando economizar el combustible para el caso que nos suceda como a la *Vencedora.*

La navegación la haremos por el estrecho de Magallanes como ya tuve la honra de indicar a V.E.

En lo demás la salud del equipaje es inmejorable y únicamente quedan en el hospital un cuarto maquinista, el primer carpintero y un

marinero ordinario, que los facultativos no han creído prudente continuasen ahora.

Lo que tengo el honor de participar a V.E. en cumplimiento de mi deber.

Dios guarde a V.E. muchos años. Abordo de la expresada Rada de Montevideo, 5 de noviembre de 1864.

Excmo. Sr.
Claudio Alvargonzález.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

625

1864 noviembre 6, Montevideo.
Manuel Belando, comandante del bergantín Galiano, *al ministro de Marina.*
Comunica la salida de las fragatas Villa de Madrid, Berenguela *y* Blanca *desde Montevideo hacia el océano Pacífico.*

ESTACION NAVAL
DEL
RIO DE LA PLATA

Bergantín *Galiano*

Exmo. Sr.

A las 8 de la mañana del día de hoy han salido de esta rada para continuar su viaje al Oceáno Pacífico las fragatas *Villa de Madrid, Berenguela* y *Blanca.*

Lo que tengo el honor de participar a V.E. para su debido superior conocimiento.

Dios guarde a V.E. muchos años. Abordo en Montevideo, a 6 de Noviembre de 1864.

Exmo. Sr.
Manuel Belando.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

MINISTERIO DE DEFENSA
SUBD. GRAL. ACC. CULT. Y PATR. HCO.
UNID. DE COORD. DE ARCHIVOS MILITARES

626

1864 diciembre 7, bahía de Pisco, a bordo de la fragata Resolución.
Luis Hernández Pinzón al ministro de Marina.
Comunica la entrega del mando de la Escuadra al Jefe de la misma, José Manuel Pareja y su próximo regreso a la península.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

Exmo. Sr.:

Nº 430.
Dice haber entregado el mando de la Escuadra.

En cumplimiento de la Real orden fecha 22 del último mes he hecho hoy entrega del mando de estas fuerzas al Jefe de escuadra, Exmo. Sor. Don José Manuel Pareja nombrado por S.M. para sucederme; y me embarcaré en el paquete que pasa por aquí el diez del actual.

Lo que pongo en el superior conocimiento de V.E.

Dios gue. a V.E. m.^{S} a.^{S}

Abordo de la *Resolución*. Bahía de Pisco, 7 de Diciembre de 1864.

Exmo. Sor.
Luis H. Pinzón.— Rubricado.

Exmo. Sor. Ministro de Marina.

627

1864 diciembre 9, bahía de Pisco, a bordo de la fragata Resolución.
José Manuel Pareja, Jefe de la Escuadra del Pacífico al ministro de Marina.
Manifiesta haberse hecho cargo del mando de la Escuadra y el regreso a España de su antecesor.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

Excmo. Sr.:

Nº 437
Manifiesta haberse hecho cargo del mando de la escuadra, y que regresa a España su antecesor.

En cumplimiento de Real Orden de 22 de Octubre último me he hecho cargo en el día de hoy del mando de estas fuerzas y faltaría a mi sagrado deber, sino manifestara a V.E. lo que hago con viva satisfacción, el brillante estado en que se encuentran y el inmejorable espíritu que anima a sus jefes oficiales y tripulaciones.

A.

La salud de éstas es completa.

El Escmo. Sr. Comandante General D. Luis Hernández Pinzón debe salir para la Península en el vapor inglés que pasará por Pisco en la noche de hoy.

Dios guarde a V.E. m.^{S} a.^{S}. A bordo de la *Resolución*, en la bahía de Pisco, a 9 de Diciembre de 1864.

Excmo. Sor.
José Manuel Pareja.— Rubricado.

Excmo. Sor. Ministro de Marina.

628

1864 diciembre 20, Palacio (Madrid).
Miguel Bañuelos, subsecretario de la Dirección de Asuntos Políticos del Ministerio de Estado al ministro de Marina.
Pone en su conocimiento la comunicación del cónsul de España en Valparaíso sobre la situación de los buques españoles en el Pacífico.

MINISTERIO DE ESTADO
DIRECCION DE LOS ASUNTOS POLITICOS

Exmo. Sr.:

El Cónsul de España en Valparaíso, con fecha 16 de octubre último dice a este Ministerio lo que sigue:

«Muy Sr. mío: Con esta fecha digo al Exmo. Sr. Comandante General de la Escuadra de S.M. en el Pacífico lo que sigue. E.S.: Según he visto en los periódicos de Río de Janeiro, habían llegado a dicho puerto y quedaban en el mismo en 5 de setiembre último las fragatas de S.M. *Berenguela* y *Blanca* y la Goleta *Wad-Ras*. Anoche llegó a esta Rada procedente de Stanley la fragata mercante norteamericana *Minstrel* y he averiguado que a su salida no había llegado a aquel puerto ningún buque de S.M. La corbeta *Vencedora* salió de Lota con dirección al Norte, el 28 del mes pasado, y como no ha tocado todavía en ésta, considero se habrá reunido ya a las otras fuerzas de S.M. en el Pacífico.

De Real orden comunicada por el Sr. Ministro de Estado lo traslado a V.E. para su conocimiento.

Dios guarde a V.E. muchos años. Palacio, 20 de Diciembre de 1964.

El Subsecretario:
Miguel Bañuelos.— Rubricado.

Sr. Ministro de Marina.

629

1864 diciembre 23, fragata Resolución *en el fondeadero de Isla Blanca en la bahía de Pisco.*
José Manuel Pareja, comandante de la Escuadra del Pacífico, al ministro de Marina.
Da cuenta de la llegada de las fragatas Blanca, Berenguela *y* Villa de Madrid *desde Montevideo, así como del estado del resto de los buques de la Escuadra.*

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

Excmo. Sr.:

Por las comunicaciones que por separado dirijo a V.E. se impondrá de haber llegado a este fondeadero el día 11 del corriente la fragata *Berenguela* y el 20 las nombradas *Blanca* y *Villa de Madrid,* habiendo hecho las tres su navegación por el estrecho de Magallanes en un plazo tan breve y con tan buenas circunstancias, que pueden reputarse como de las más felices travesías que se han verificado por el expresado estrecho.

Aunque la *Berenguela* adelantó en nueve días su llegada a las otras dos, esto ha sido debido a las circunstancias particulares que verá V.E. en su parte de viaje que le determinaron tocar en Valparaíso y en donde recibió noticias por mi antecesor de la abundancia de víveres y combustible que teníamos disponibles y la urgencia de su presentación en este fondeadero, mientras las otras dos comprendiendo la necesidad de ahorrar combustible por las noticias de escasez de este artículo que tuvieron en Montevideo hicieron gran parte de su viaje a la vela por llegar, como lo consiguieron, con más de la mitad de su combustible. Así es que en mi concepto las tres han navegado de Montevideo aquí y con acierto.

La *Berenguela* se halla ya repuesta de víveres y combustible. La *Villa de Madrid* está en la actualidad haciendo carbón; concluido que sea lo hará la *Blanca* y rellenarán después los demás buques.

Este servicio no puede hacerse con la prontitud que yo desearía, porque siendo constantes de día las brisas del S. que aquí llaman paracas, con mar sorda y marejada que no cae sino después de media noche, no es posible el barqueo con embarcaciones cargadas sino desde la expresada hora hasta la de la entrada de la paraca: de otro modo nos expondríamos a perder los dos únicos lanchones que tenemos y a destrozar por completo las embarcaciones menores de los buques.

Sin embargo, V.E. debe de estar seguro de la actividad que se emplea y de que el día 29 o el 30 del corriente, a más tardar, estarán todos los buques con sus carboneras y despensas llenas y en disposición de entrar en operaciones.

Mientras tanto, la goleta *Covadonga* cambia los tubos de sus calderas que se hallaban completamente deteriorados, en términos de no poder levantar más que 5 ó 6 libras de vapor, por los nuevos que ha traído la *Berenguela;* ya están colocados los de una caldera y en la actualidad se trabaja en los de la otra, esperando quede también lista del 30 al 31 del presente.

La *Villa de Madrid* remedia la avería de su verga de trinquete, que según verá V.E. por el parte de navegación que dio su Comandante la partió por uno de sus tercios en un capeo después de la salida del estrecho. Ha habido necesidad de echar mano de uno de los masteleros de gavia de respeto de la *Blanca* para agimelgarla después de haber inspeccionado todos los buques de la escuadra para aplicar a esta composición la pieza de madera que pudiera servir con más ventaja y menos desperdicio.

Los carpinteros todos a excepción de los que se hallan ocupados en otras obras precisas trabajan en la verga de la *Villa de Madrid,* así como en tierra todos los herreros en fraguar los zunchos para lo cual se han desembarcado las fraguas necesarias.

La *Blanca* atiende con los elementos del buque y otros que se le han facilitado de los demás, a componer el tubo de conducción del vapor que lo partió el guarda humo al hundirse y a hacer algunas reparaciones en uno de los condensadores.

Y últimamente la *Resolución* ha terminado la composición del deterioro que tuvieron las chumaceras de su hélice y de cuyo particular trato a V.E. en carta separada.

Concluído que sea en los buques el embarco del carbón, daré principio a las revistas de inspección, con el detenimiento y escrupulosidad que exige el mejor servicio y recomienda la Real orden de 1 de Noviembre último, pues que cuanto indico a V.E. en otras comunicaciones relativo al estado de la *Villa de Madrid, Berenguela* y *Blanca,* está basado en los informes del Sr. Mayor General de esta escuadra que los inspecciona de día y de noche con la eficacia e interés con que desempeña todos los cometidos de su vasto cargo.

Con arreglo al texto de las comunicaciones que se me comunicaron en Madrid y sin haber recibido otras nuevas, por el último correo, ni noticia del plazo a que aquella se contrae permanecerá en estas islas hasta la llegada del inmediato vapor de Europa para dar el más pronto y exacto cumplimiento a cuanto se me ordene por el Gobierno de S.M.

Dios guarde a V.E. muchos años.

A bordo de la fragata *Resolución* en el fondeadero de Isla Blanca en la Bahía de Pisco, a 23 de diciembre de 1864.

Excmo. Sr.
José Manuel Pareja.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

630

1865 enero 4, Madrid.
Guillermo Chacón, Subsecretario de la Dirección de Personal al Director de Armamentos.
Traslada Real Orden comunicada por el ministro de Marina al capitán general del Departamento de Cartagena, con el nombramiento del capitán de navío D. Manuel de la Pezuela y Lobo como comandante de la fragata Berenguela.

DIRECCION DE PERSONAL

El Sr. Ministro de Marina dice con esta fecha al Capitán general del departamento de Cartagena lo que sigue:

«Escmo. Sr. La Reina, q.D.g., se ha servido conferir el mando de la fragata *Berenguela* al Capitán de navío D. Manuel de la Pezuela y Lobo, en relevo del de igual clase D. Jacobo Mac-Mahón y Santiago, siendo también la voluntad de S.M. que aquel jefe se pueda trasladar al Pacífico, donde tiene destino el buque cuyo mando se le confiere, de transporte a bordo de la fragata *Numancia.* De Real orden lo digo a V.E. para su noticia y fines consiguientes. Y de igual Real orden comunicada por el referido Sr. Ministro de Marina lo traslado a V.S. para su conocimiento.

Dios guarde a V.E. muchos años. Madrid, 4 de Enero de 1865.

El Subsecretario,
Guillermo Chacón.— Rubricado.

Sor. Director de Armamento.

631

1865 enero 5, Madrid.
Guillermo Chacón, Subsecretario de la Dirección de Personal al Director de Armamentos.
Traslada Real Orden comunicada por el ministro de Marina al jefe de Escuadra D. José Manuel Pareja y Septién, pidiendo explicaciones por la inactividad de la fragata Berenguela *en Río de Janeiro y ordenando la destitución de su comandante, el capitán de navío Jacobo Mac Mahón.*

DIRECCION DE PERSONAL

El Sr. Ministro de Marina con fecha 21 de Octubre último dijo al jefe de Escuadra D. José Manuel Pareja y Septién lo siguiente:

«Excmo. Sor. Ha llamado seriamente la atención de la Reina, q.D.g., que la fragata *Berenguela,* llegada a Río de Janeiro el 18 de Agosto último, permaneciese todavía en aquel fondeadero el 12 de septiembre, sin que ninguna causa conocida en este Ministerio pueda justificar dicha inacción tanto más censurable cuanto apremiante y necesaria era la presentación del buque en las aguas del Pacífico. Es, por lo tanto, la Real voluntad que, al posesionarse V.E. del mando de aquella Escuadra, haga al Comandante de la *Berenguela,* Capitán de navío D. Jacobo Mac-Mahón los más severos cargos sobre su falta de actividad y si sus explicaciones no satisfaciesen cumplidamente a V.E. lo deponga en el acto del mando reemplazándolo con el Capitán de fragata que estime más a propósito entre los que dotan la Escuadra. De Real orden lo digo a V.E. a los fines de su cumplimiento».

Y de igual Real orden comunicada por el referido Sor. Ministro de Marina lo traslado a V.E. a los fines consiguientes en la dirección de su cargo. Dios guarde a V.E. muchos años. Madrid, 5 de Enero de 1865.

El Subsecretario,
Guillermo Chacón.— Rubricado.

Sor. Director de Armamentos.

632

1865 enero 14 y 15, Londres-Madrid.
Telegrama al ministro de Marina comunicando la llegada de la fragata Berenguela *a Valparaíso y la ausencia de acontecimientos de importancia en Perú.*

DESPACHO TELEGRAFICO

Estación de origen: Londres, 14 Enero.
Recibido en Madrid, 15 de Enero.

Sr. Ministro de Marina.

Madrid

No ha ocurrido en el Perú ningún acontecimiento notable. La *Berenguela* entró en Valparaíso el cuatro de Diciembre. Navegó siempre a la vela desde Montevideo. Un día antes de entrar en el estrecho se separó de los otros buques que también han llegado al Pacífico y estaban en las aguas de Chile. Montes.

633

1865 enero 30, Southampton-Madrid.
El cónsul español en Southampton al ministro de Marina.
Telegrama que anuncia la llegada a las islas Chinchas el 25 de diciembre de las fragatas Resolución, Villa de Madrid, Berenguela, Blanca, Vencedora *y* Covadonga.

DESPACHO TELEGRAFICO

Estación de origen: Southampton, 30 enero.
Recibido en Madrid, 30 enero.

Ministro de Marina. Madrid.

Resolución, Villa de Madrid, Berenguela, Blanca, Vencedora y *Covadonga* sin novedad en islas Chinchas, 25 diciembre.

Spanish Consul Southampton.
Madrid, 30 de enero de 1865.

634

1865 febrero.
Informe ministerial sobre el envío de las fragatas Blanca *y* Berenguela *y la goleta* Vencedora *como refuerzo de la Escuadra del Pacífico, las vicisitudes de su navegación hasta las islas Chinchas y su llegada a las mismas. Da cuenta también de la decisión de enviar, asimismo, la fragata* Numancia *y el vapor* Marqués de la Victoria, *que acompañará a la anterior en su navegación hasta el Pacífico.*

REFUERZOS PARA LA ESCUADRA DEL PACIFICO

Destinadas por soberana resolución de 15 de Junio último del presente año las fragatas *Blanca, Berenguela* y la goleta *Vencedora* para reforzar la Escuadra del Pacífico, se previno en la misma fecha al Capitán general del Departamento de Cádiz, procediese con toda urgencia a la habilitación en aquel arsenal de las referidas fragatas como así mismo la de la Goleta *Wad-Ras* designada para relevar a la de igual clase *Vencedora* de estación en el Río de la Plata, dándole a la expresada autoridad del Departamento instrucciones respecto a las dotaciones y efectos que debían transportar dichos buques.

En 18 del mismo mes, se ordenó al jefe de la Estación Naval del Río de la Plata que dispusiese la habilitación de la goleta *Vencedora*, para emprender en primer aviso su navegación a las Islas de Chincha.

En 27 del precitado mes de Junio se dijo al Comandante general del apostadero de la Habana, que en el caso que no fuesen necesarios en dicho Apostadero

los servicios de uno de los vapores transportes, saliese el *San Quintín*, o el *San Francisco de Borja* a incorporarse a las fuerzas del Pacífico, debiendo conducir la mayor cantidad de víveres y combustible, como igualmente los pertrechos y efectos que directamente le había pedido el Comandante General de la referida Escuadra, dándosele al propio tiempo al del apostadero, las instrucciones respecto a la navegación del expresado transporte.

En 4 de julio siguiente, se previno al Jefe de la Estación del Río de la Plata, que tan luego como se halle lista la goleta *Vencedora*, verificase su salida para incorporarse a la Escuadra del Pacífico, dándosele instrucciones para la navegación que debía verificar por el estrecho de Magallanes, con escala en los puertos que se le indicaban, con objeto de poder repostar de carbón.

En 11 del referido mes se autorizó al Capitán general del Departamento de Cádiz para que redactase las instrucciones convenientes para la navegación que debían verificar las fragatas, en el concepto, de que era urgente la incorporación de estos buques a los de la Escuadra del Pacífico, con cuyo objeto aprovecharán su mayor andar. Que quedaban facultados los Comandantes para hacer escalas en Canarias, Cabo Verde, Janeiro y Montevideo saliendo de este último punto para montar el cabo de Hornos, tan luego como la estación empiece a ser favorable, cuya navegación se prefiere a la del Estrecho de Magallanes, en atención a la corta fuerza de máquina, y poca capacidad de sus carboneras.

Que eviten tocar en Valparaíso, ni en más puertos del Pacífico que en el de Lota, por no ser conocidas las disposiciones de Chile; que las fragatas naveguen con toda precaución militar, con especialidad desde que entren en el Pacífico y que, en el caso de que a su llegada a las Chinchas no se hallase la Escuadra, pasasen a incorporarse en el punto donde se encuentre, si no recibiese instrucciones del General Pinzón.

El 19 de julio salió del puerto de Cádiz la fragata *Berenguela*, con repuesto de tres meses de víveres, conduciendo varios efectos de máquinas y de guerra, para las referidas fuerzas, y de transporte para las atenciones de las mismas, seis maquinistas y cincuenta individuos de marinería.

El expresado buque fondeó en Sta. Cruz de Tenerife el 22 del mismo, y repostado de carbón, agua y víveres frescos, volvió a ponerse en movimiento el 24.

El 29 del mismo lo verificó del Puerto de Cádiz la fragata *Blanca* repostada igualmente con tres meses de víveres, conduciendo varios efectos de máquina y de guerra con destino a las fuerzas del Pacífico y de transporte para las mismas, un Jefe y un Oficial de la Armada, dos maquinistas y 45 individuos de Marinería.

En 3 de agosto, se manifiesta al Capitán General del Departamento de Cádiz que S.M. ha visto con especial agrado la pronta habilitación de las fragatas destinadas al Pacífico.

En 18 del referido mes habiendo sido destinada igualmente la fragata *Villa de Madrid* para reforzar la Expedición del Pacífico, se previno en la misma fecha al Capitán General del Departamento de Cádiz para que se efectuase la habilitación de este buque, bajo las mismas bases que la *Blanca* y *Berenguela*.

En comunicación de 20 de Agosto del Comandante de la Estación Naval del Río de la Plata, participa la salida de la goleta *Vencedora* el 18 del mismo, acom-

pañando las instrucciones dadas por dicho Jefe, al Comandante del expresado buque.

El 3 del precitado mes entró en Santa Cruz de Tenerife la fragata *Blanca* obligada por un caso de viruelas en su dotación, y repostado de combustible y agua, continuó su navegación al siguiente día.

En 31 del mismo se previno al Capitán General del Departamento de Cádiz, que la *Villa de Madrid* debía verificar su navegación con arreglo a las mismas instrucciones que se dieron a la *Blanca* y *Berenguela*.

El día 11 del mismo fondeó en San Vicente (Cabo Verde) la fragata *Blanca* continuando su navegación en el mismo.

El 24 lo verificó en Río de Janeiro la *Berenguela*.

El 7 de septiembre fondeó la *Blanca* en el referido puerto.

El 6 de septiembre zarpó del de Cádiz la *Villa de Madrid*, repostada con tres y medio meses de víveres, conduciendo 294 granadas y otros efectos de guerra. Llegó a Sta. Cruz de Tenerife el 11 continuando su navegación en el mismo día.

El 15 del citado septiembre, salieron de Río de Janeiro las fragatas *Berenguela* y *Blanca* fondeando la primera en Montevideo el 22 y la *Blanca* el 25.

En 5 de octubre se previno al Jefe de la Estación Naval del Río de la Plata que los buques destinados a la Escuadra del Pacífico, no se detengan en aquel punto más que el tiempo indispensable para repostarse de víveres y carbón.

El día 10 del citado mes entró en Montevideo la *Villa de Madrid*.

En 29 de octubre participa el Comandante de la expresada, que en aquel día quedaban repostadas las tres fragatas de víveres y combustible para emprender al siguiente día la navegación, manifestando al propio tiempo que reunidos en Junta los Comandantes de los tres referidos buques, habían acordado verificar la navegación por el estrecho de Magallanes.

El mismo Comandante en 5 de Noviembre da cuenta de que hasta al siguiente día no se pondría en movimiento con las otras fragatas a causa de haber tenido que hacerse en la de su mando, algunas precisas reparaciones en la válvula del tubo de descarga. Que los buques salían repostados con 4 meses de víveres, y todo el combustible y aguada que puedan contener las carboneras y vasijería, y que sin embargo de tener conocimiento de que a la Goleta *Vencedora*, se le negó carbón en Lota, habían acordado los tres Comandantes hacer escala en dicho puerto, ajustándose a las Instrucciones y, finalmente que trataban de verificar la navegación por el estrecho de Magallanes, según ya tenía manifestado.

Que la salud de las tripulaciones era inmejorable dejando únicamente en aquel Hospital tres individuos por no poder continuar, según opinión de los facultativos.

El Jefe de la Estación Naval del Río de la Plata participó con fecha 6 del mismo mes la salida, en aquel día, de la fragata *Villa de Madrid* en unión de la *Blanca* y *Berenguela*.

En carta número 445 de 15 de diciembre da cuenta el Comandante General de la Escuadra de la llegada a las Islas de Chincha el día 11 del mismo de la fragata *Berenguela*, verificándolo igualmente la *Villa de Madrid* y *Blanca* el día 20 del citado mes.

En Junta directiva de este Ministerio convocada el día 6 del mismo, se acordó

por unanimidad la necesidad de reforzar la Escuadra del Pacífico con la fragata *Numancia* en vista de la situación política del Perú y del estado de buques de guerra con que contaba aquella República, disponiendo en la actualidad de la fragata blindada *Loa* de fuerza de 450 caballos y la de igual clase *Apurimac* que estaban blindando.

Al siguiente día se previno al Jefe de la Comisión en Francia que con la mayor urgencia se terminase la habilitación de la expresada fragata dirigiéndose seguidamente al Departamento de Cartagena.

Verificó su entrada en el citado Departamento el 18 de Diciembre saliendo para el de Cádiz el 8 del siguiente con una comisión compuesta de varios jefes de la Armada y presidida por el Teniente General Don Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, con objeto de verificar durante la navegación hasta el puerto de Cádiz todas las pruebas posibles y conocer las propiedades del expresado buque, cuyo informe evacuó aquella corporación el 11 del citado mes, día en que fondeó la fragata en el referido Departamento.

En Real orden de 9 de Enero se previno al Capitán general del mismo que se habilitase con toda urgencia el vapor *Marqués de la Victoria*, cuyo buque debía acompañar a la *Numancia* en su próxima navegación al Pacífico.

Remitidas a la citada autoridad de aquel Departamento las correspondientes instrucciones para la navegación de ambos buques salió para su destino el referido vapor el día 31 de enero verificándolo igualmente la *Numancia* el 4 del siguiente mes.

635

1865 marzo 18.
Comandante del vapor Marqués de la Victoria *al comandante general de la Escuadra del Pacífico.*
Da cuenta de su salida de Cádiz el 4 de febrero y de la ausencia de problemas en su navegación, así como del necesario aprovisionamiento de carbón que está retrasando su encuentro con la Escuadra.

AL COMANDANTE GENERAL DE LA ESCUADRA DEL PACIFICO

En 18 de marzo de 1865

E.S. En cumplimiento de las órdenes recibidas del Gobierno de S.M. el día 4 de Febrero salí de Cádiz para ponerme a las órdenes de V.E. Toqué en la isla de San Vicente en donde me detuve tres días para tomar carbón, y fondeé en esta rada el día 13 del actual sin haber tenido más novedad en la navegación que haberse partido la plancha del asiento de las válvulas de uno de los condensadores, la cual se está haciendo nueva en tierra.

En el día estoy haciendo carbón teniendo que tomar 900 toneladas, operación pesada por las circunstancias de la rada. Sin embargo se hace lo posi-

ble por terminar pronto esta engorrosa operación si bien el mal tiempo que hemos tenido a nuestra llegada nos hace difícil adelantar. Tan luego haya terminado saldré con el vapor *Marqués de la Victoria* para reunirme a la Escuadra. V.E. puede estar bien seguro de que haremos todo lo posible por apresurar la salida y que no perderé un momento más de lo estrictamente necesario. = La salud del equipaje es inmejorable. = Y tengo el honor de ponerlo en conocimiento de V.E. en cumplimiento de mi deber. = Dios, etc.

Folio 168.

636

1865 marzo 27.
Casto Méndez Núñez, comandante de la fragata Numancia *al comandante del* Marqués de la Victoria.
Le comunica su interés en que se termine la reparación del buque lo más pronto posible, así como que ha ordenado al comandante de la Estación Naval del Río de la Plata que se interese en dicha reparación.

En 27 de marzo de 1865

Señor Comandante del *Marqués de la Victoria:* Con esta fecha digo al Comandante de la Estación lo siguiente: Siendo de la mayor urgencia el componer las averías sufridas por el *Marqués de la Victoria* espero que Vd. que tiene conocimiento del país y de los medios de hacerlo a la mayor brevedad, se encargue de que así se verifique inmediatamente empleando toda la maestranza necesaria y previo reconocimiento del Teniente de Navío de ingenieros Don Eduardo Iriondo a quien dará Vd. en mi nombre la orden para ello: pues se halla en tierra comisionado por las compras de esta fragata. Como lo que urge es la pronta composición, procederá Vd. desde luego a cuenta de la Estación sin perjuicio de que Vd. haga después las reclamaciones correspondientes para que por el buque que las ha causado se reintegre aquella. Si Vd. no pudiese disponer de fondos suficientes en ese caso se facilitarán de los existentes en el *Marqués de la Victoria.* Y lo traslado a Vd. para que por su parte haga lo posible para la más pronta terminación de las obras avisándome cuando podrá estar listo. = Dios, etc.

Folio 246.

637

1865 marzo 30.
Méndez Núñez al comandante del Marqués de la Victoria.
Da instrucciones para la navegación con la Escuadra.

Otro en 30 de marzo de 1865

Sor. Comandante del *Marqués de la Victoria.* = Tan luego quede Vd. listo para continuar su navegación al Pacífico el buque de su mando, saldrá Vd. a la rada y siguiendo nuestros movimientos procurará Vd. navegar en conserva para embocar juntos el estrecho de Magallanes en cuya entrada nos será Vd. muy útil navegando por nuestra proa según la derrota recomendada por Fitz-Roy andando continuamente y señalándonos peligro en la derrota siempre que coja menos de 5 brazas o notare alguna disminución inesperada en el fondo. Si desgraciadamente nos separásemos, nuestro punto de reunión será el Puerto del Hambre, en donde tomaré todo el carbón que Vd. pueda proporcionarme para facilitar lo cual se remiten a Vd. mil sacos que tendrá Vd. ya llenos a su llegada. El modo de hacer el trasbordo más pronto, será atracándose Vd. al costado de esta fragata y, si esto no fuese posible recurriríamos a las embarcaciones menores de ambos buques. En aquel punto daré a Vd. ulteriores noticias respecto a la navegación hasta unirse ambos buques a la Escuadra del Pacífico. Vuelvo a recomendar a Vd. se mantenga en conserva de este buque tanto por lo conveniente que será para su navegación en el estrecho como por las circunstancias especiales en que nos encontramos respecto a estos países, que hacen necesario se mantenga Vd. bajo la custodia de la fragata. Las señales de noche serán las de Mazarredo sin más diferencia que los de aumentar y cortar de vela se entenderán de máquina. = Dios, etc.

Folio 246.

638

1865 abril 19.
Méndez Núñez al comandante de la estación Naval del Río de la Plata.
Le insta a proporcionar toda la ayuda necesaria, tanto de pertrechos como de metálico al vapor Marqués de la Victoria.

En 19 de abril de 1865

Al Comandante de la Estación Naval del Río de la Plata.

Con esta fecha digo al Comandante del *Marqués de la Victoria* lo siguiente: «No teniendo Vd. suficiente carbón . . . . . para evitar las gruesas mares del O. Lo que traslado a Vd. para su conocimiento esperando se sirva proporcionar al *Marqués de la Victoria* todos los auxilios necesarios así de efectos como de metálico, considerándole como si perteneciese a la Estación hasta la resolución del E.S. Comandante General de la Escuadra del Pacífico o del Gobierno de S.M. = Dios, etc.

Folio 246 vuelto.

639

1865 mayo 5.
Informe del comandante de la fragata Numancia, *Casto Méndez Núñez, sobre la navegación desde el puerto de Cádiz con el* Marqués de la Victoria.

En 5 de mayo de 1865

E. S. Tengo el honor de remitir a V.E. el adjunto extracto de diario de la navegación de este buque desde el Puerto de Cádiz hasta la fecha. Ninguna circunstancia notable ocurrió, hasta el de Porto Grande de San Vicente en donde entré para reponer el carbón consumido según las instrucciones del Gobierno de S.M., más que la muy singular de no haber tenido un solo día de brisas manteniéndose constantemente el viento al S.O. en la travesía de las Canarias y alguna mar tendida del O.N.O. Con la mar de través que experimentó en esta travesía aunque cualquier buque hubiese podido navegar cómodamente sólo un día nos fue posible abrir la batería y destrincar la Artillería: en los demás ni aún pudo hacerse con las portillas, pues en los balances se enterraban enteramente en el agua las portas, entrando también muchas veces aquellas por los desahogaderos del trancanil en la cubierta superior e introduciéndose ocasionalmente en la batería la suficiente para que elevándose en los balances por encima de la brazola, cayese alguna abajo por la escotilla de la despensa. Los balances variaron ordinariamente entre 10° y 20° a cada banda esto es en una amplitud de 20° a 40° pero los hubo que llegaron a 52° de amplitud, cantidad extraordinaria teniendo en cuenta las circunstancias; y aun cuando llevando vela se sujetaba algo el buque nunca lo ha sido con proporción al viento, siendo sus movimientos como los de un péndulo suave y de igual duración por ambas bandas. = El número de balances por minuto fue de 9 a 10 a las dos bandas o sean 4½ a 5 completos. Prescindiendo de lo que los tales balances puedan influir en la parte marinera, son muy desfavorables para sus cualidades militares, y era grande mi sentimiento de no haber podido dedicar un solo día a los ejercicios de cañón y fusil. También la vida se hizo muy incómoda en aquella travesía por la necesidad de llevar la portería cerrada; el calor abajo era muy grande sin que bastasen a disminuirlo las mangueras ni el ventilador. Sin embargo el estado sanitario fue inmejorable y todo se reducía a la incomodidad material que se experimentaba, si bien esto no deja de ser digno de consideración en largas campañas. Los jueves y domingos se dio pan fresco a la gente y ninguna dificultad se experimentó para ello más que un insoportable calor de 102° en el sollado mientras el horno estaba encendido. = El destilador funcionó bien hasta el día 12 que se descompuso: trató de componerse después pero nunca pudo obtenerse con él un buen resultado. = Salí de Cádiz con 4 calderas encendidas y atendido al gran consumo de combustible que con aquel número nunca bajó de 60 toneladas por día, a los pocos días y

aprovechando el viento del S.E. apagué una de ellas volviendo a encender el día 12 hasta cinco con el objeto de tomar el 13 a Porto Grande. = Este es también un grave inconveniente, pues yo contaba según los cálculos del Director de Ingenieros no consumir a razón de más de 50 toneladas con 4 calderas. Esto me hizo dudar de poder hacer la travesía directa a Montevideo, pero felizmente no fue así. Estuve 3 días en Porto Grande ocupado en tomar carbón y agua y tensando las jarcias y el 17 salí llevando a bordo 1.173 toneladas inglesas de aquel combustible. = Las circunstancias del viaje desde Porto Grande a Montevideo en que generalmente disfrutamos muy buen tiempo no me permitieron formar juicio exacto de las propiedades del buque pudiendo sólo decir que la mayor parte lo hicimos con dos calderas alcanzando con ellas y el aparejo un andar medio de seis millas. Merced a la economía del combustible que nos proporcionó esta manera de navegar pude llegar a Montevideo con 250 toneladas de carbón. En la travesía se rompió la pieza del condensador que sujeta las válvulas; el parte original del Maquinista e informe del ingeniero lo remití directamente al Gobierno de S.M. siendo necesario reemplazarla según la opinión de los dos primeros. = No pudiendo hacer uso del destilador, el 1.er Maquinista improvisó uno, ejecutado por el 2º, Mr. Misery, que nos fue de grande utilidad en toda la navegación, produciendo más agua que el otro, y de muy buena calidad. El estado sanitario continuó inmejorable. Di fondo en Montevideo a 13 de Marzo e inmediatamente se procedió a encargar la pieza de máquina y a embarcar carbón. A pesar de todos mis deseos de salir de aquel puerto no pude estar listo hasta el 1º de Abril, así por la dificultad de hacer el carbón como por las obras que hubo que hacer al *Marqués de la Victoria* que encontré allí, y fue abordado por otro durante un pampero. El día 2 salí de conserva con el expresado buque que debía darme carbón en el Estrecho de Magallanes. = Durante la navegación hasta éste nada ocurrió extraordinario más que el excesivo recalentamiento de los cojinetes y el eje que nos obligó a mantenernos fondeados 24 horas en la embocadura del Río de la Plata para su reconocimiento. Felizmente no se hizo avería alguna, y sobre este acontecimiento se formó la correspondiente sumaria que tendré la honra de remitir a V.E. = Por efecto de la poca marcha del *Marqués de la Victoria* nuestro viaje fue más largo de lo que yo esperaba y como a aquel buque después de darnos 400 toneladas de carbón, sólo le quedaban 250 con las cuales no tenía suficiente para reunirse a la Escuadra, y siendo el objeto principal de su venida el proporcionarme aquel combustible, di orden a su Comandante para que permaneciese en aquel puerto ocho días después de nuestra salida para poder avisarle si a nosotros nos ocurriese alguna novedad en la difícil navegación del Estrecho, debiendo emplear este tiempo en hacer toda la leña que le fuese posible y dirigirse después a Montevideo, en donde con sus carboneras llenas deberá esperar las órdenes de V.E. o del Gobierno de S.M. = El día 7 falleció en la mar el grumete Miguel Vidal a consecuencia de una fiebre de reabsorción que sobrevino de resultas de un panadizo que le hizo perder la falange de un dedo. = La salud del resto de la tripu-

lación continuó inmejorable. = En la referida travesía sólo tuvimos un día de viento frescachón y mar gruesa de amura: el buque lo hizo muy bien prometiendo comportarse con valentía en los recios tiempos que creíamos experimentar. Sin embargo las torres le hacían trabajar bastante las cabezas y en el pañol de proa aumentaron mucho las goteras exteriores por las cabezas de los pernos de las planchas de blindaje. Sin aquellas y con más aparejo creo que el buque mejoraría notablemente. La noche antes de embocar el estrecho durante una completa cerrazón y viento duro del S.E. se perdió de vista el *Marqués de la Victoria* pero como le tenía dada cita en Puerto del Hambre, continué en demanda de éste y llegué el 14; dos días antes que él. Al pasar por delante del establecimiento chileno de Punta Sandy dispararon en tierra tres cañonazos sin bala, a mi entender con objeto de que fondeásemos para darnos correspondencia u otra cosa análoga, pero como de hacerlo no podría tomar a Puerto del Hambre en el día, continué navegando calculando que si tenían alguna novedad perentoria mandarían una embarcación a dicho puerto. El tiempo durante los dos primeros días fue apacible, y templado; pero al tercero empezó a soplar el N.O. duro con chubascos de nieve lo cual aumentaba considerablemente la dificultad de hacer el trasbordo del carbón sin más auxilio que nuestras embarcaciones. Sin embargo a los tres días después de la llegada del *Marqués de la Victoria* habíamos tomado 400 toneladas que fue lo más que pudo darnos para quedarse él con el suficiente para llegar a Montevideo. También rellenamos la aguada. Los indios Patagones nos visitaron durante nuestra permanencia en el puerto varias veces manifestándose siempre muy amistosos y deseosos de adquirir los regalos que se les hacían de ropas, bebidas, etc., dando en cambio sus armas, pieles, etc. Habiendo concluido de tomar el carbón y algunos efectos para completar dos meses de víveres en la tarde del 18 y listo completamente el buque en la amanecida del 19 me puse en movimiento con seis calderas con el objeto de fondear por la tarde en la Rada de Fortescué lo que efectivamente conseguimos con toda felicidad a la 1½. Poco después de fondear vimos acercarse un vapor por el E. cuyo humo habíamos percibido al doblar el cabo Forward: largamos el pabellón y como tardase en contestar hicimos zafarrancho general de combate cargando la artillería con bala y municionando la gente. A las 3 largó la bandera peruana y se dirigió al fondeadero después de dudar un poco al ver nuestra actitud, y dejó caer el ancla a nuestra inmediación. = Era una corbeta de guerra con ocho piezas en batería y portas para 14. Por la noche vinieron a bordo en una embarcación los patagones de Puerto Galán: son éstos más corpulentos que los de Puerto Hambre pero tan miserables, feos y repugnantes como aquéllos. = En la mañana del 20 nos pusimos en movimiento, con las ocho calderas. La Corbeta peruana lo había hecho momentos antes. Pasamos el Crooked Reach sin dificultad y poco después de montar el cabo Quad, vimos a la corbeta peruana navegando por el Long Reach y otro vapor en vuelta del E. que al poco tiempo pasó por nuestro costado, resultando ser mercante americano. = Le pregunté si había visto la Escuadra Española y me contestó

que no. El tiempo cerrado con neblina y viento SO. racheado. Al pasar por playa Parda volvimos a ver a la corbeta Peruana en la ensenada del NO. que debe haber equivocado en mi concepto tomándola por el Estrecho y desde entonces siguió nuestras aguas hasta desembocar. Parece andar muy bien: por lo menos tanto como nosotros. Al salir de Long Reach atracamos la costa de la isla de la Desolación y a las 4½ descubrimos a cabo Pilares. A las 5½ desembocamos en el Pacífico y encontramos mar gruesa y tendida del O. El buque se manejó muy bien sin embarcar ni una gota de agua a pesar de llevar un andar de 11 millas y la mar por la proa y amura. Creo que no lo hubiese hecho mejor cualquiera otra fragata en iguales circunstancias. Grande fue E.S. mi satisfacción al verme en el Pacífico libre de la siempre difícil navegación del Estrecho. Su paso lo habíamos hecho con extraordinaria felicidad a pesar del excesivo calado del buque que es poco a propósito en ciertos puntos, no pudiendo menos de recordar a V.E. la exactitud de las cartas inglesas de 1863 de tanta importancia siempre y mucho más en paraje en que la velocidad de la corriente apenas da tiempo suficiente para asegurarse de la situación del buque. Estando el tiempo claro ninguna dificultad ofrece el embocar la angostura de Nuestra Señora de la Esperanza, teniendo cuidado de repetir a menudo las marcaciones a Monte Aymond, Colinas de la Dirección y Pico de Orange, puntos notables y que no pueden confundirse con otros. En la angostura la corriente es muy fuerte pero aguanta al buque a media canal. Para un buque de vapor considero preferible el paso al S. del banco Tritón. Nosotros lo hicimos así gobernando al S. 32° O. corregido hasta entrar E.O. con punta San Gregorio que fuimos en su demanda. El monte Aymond la medianía de la 1.ª Angostura, Punta Baja y el extremo meridional de Gregory Orange son excelentes puntos de marcación para este paso. La angostura de San Simón no ofrece dificultad. Nosotros pasamos muy cerca de la Costa del Fuego. El paso de la Isla Isabel se considera como uno de los más difíciles y efectivamente así debe ser, en particular para buques de velas. Luego que desembocamos la angostura de San Simón gobernamos en demanda del extremo N. de aquella Isla hasta acercarnos como dos millas y confundir las islas de Santa Marta y Magdalena, entonces gobernamos a pasar por la medianía del canal entre la 1.ª de éstas y la Isabel continuando al mismo rumbo hasta descubrir el Cabo San Vicente por el E. del Santa Marta. Apenas descubierto gobernamos a correr la costa S. de Isabel manteniendo siempre un poco abierto (pero muy poco) el Cabo de San Vicente y Santa Marta: Así se pasa franco del bajo Wallis, cuyos rompientes y cachiyulla vimos perfectamente. Englisch Reach no ofrece dificultad. Los cabos de San Isidro, Forward y Holand son tan notables que no pueden equivocarse. El Galan también es notable pero se ve desde lejos confundida su terminación con la tierra que sale más al N.O. Sin embargo al acercarse se reconoce fácilmente y lo mismo Punta Milagro que es de poca altura. Las montañas de Tres Picos y la Cruz son excelentes marcas para poder asegurarse de la posición del buque así como también las Islas de los Príncipes o de Carlos 1.º El fondeadero de bahía Fortescué es muy bueno

y fácil de tomar. Crooked Reach es lo más angosto del Estrecho y Cabo Quad que sale bastante al S.O. hace aquí dar una vuelta bastante grande, aunque no difícil atracando la Isla de Carlos III que nosotros pasamos a tiro de piedra. Si el buque no fuese de una marcha tan superior no me hubiese sido posible desembocar en el día y hubiese tenido que navegar de noche, pues en Playa Parda no hay fondo ni espacio y Puerto Tamar debe tener sus dificultades para un buque de esta especie aunque no para otros de menores dimensiones que creo deben preferir siempre el fondear a navegar de noche que necesariamente debe ser expuestísimo en ciertos parajes. En la navegación desde Punta Habana se hace ya sentir la mar del O. tendida. Nosotros atracamos la costa S. y continuamos navegando siempre muy cerca de ella hasta el desemboque marcando y reconociendo sucesivamente los Cabos Upright y Linus, Punta Félix, Cabo Valentín, cabo Cuevas, Punta Trujillo, Cabo Martes o Tajado, el Puerto Skiring, el de la Misericordia y por último el inequivocable cabo Pilares. Este Cabo y sus cercanías parecen los restos de un gigantesco castillo arruinado. Las olas del Pacífico que eternamente le combaten le han descarnado de tal manera que le dan una figura caprichosa y original contribuyendo no poco a ello la inclinación de dos mogotes a manera de pilares de puente que salen en su parte N.E. que se separan como unos 10° de la vertical. Al entrar en Sea Reach se descubren los Cabos de Providencia y Tamar en la costa N. bastante notables por no poder confundirse. El Cabo Philip sale poco, pero el Cabo Parker con sus tres mogotes en el extremo se distingue muy bien y poco después de avistarlo se descubre el islote Westminster Hall que es una excelente marcación. = Por detrás de éste a larga distancia se ven las tierras de las distintas islas que forman la costa N.O. del estrecho y al estar sobre el cabo Martes vimos distintamente el cabo Victoria de los españoles. Los tiempos después de nuestra entrada en el Pacífico fueron buenos reinando vientos del O. y sólo un día del N.N.O. fresco. El buque siguió haciéndolo muy bien y conservando muy buen andar así con tres como con dos calderas. Creí conveniente pasar a la vista de Valparaíso por si pudiese V.E. encontrarse allí o tener órdenes para mí y en la madrugada del 28 recalé sobre aquel Puerto y comuniqué sobre la máquina con la *Vencedora* cuyo Comandante me dijo que V.E. se encontraba en el Callao que la paz con el Perú estaba asegurada y que en Chile no había por ahora novedad particular. Púseme inmediatamente en demanda del Callao pero la escasez de combustible me obligó a navegar con dos calderas solamente mientras el viento se mantuvo fresco al S.O. y con tres cuando entramos en calmas. Durante la travesía se aprovecharon todas las ocasiones para hacer toda clase de ejercicios, hallándose en el día en muy buen estado de instrucción toda la tripulación. = Los tiempos que en general hemos tenido no permiten dar una decidida opinión sobre la manera en que el buque podrá sufrir una fuerte tempestad. = Sin embargo parece puede asegurarse que en los temporales ordinarios resistirá muy bien la mar siempre que navegue con la máquina y que si no tuviesen las torres que fatigan un tanto sus cabezas el buque sufriría menos, y creo no lo haría peor que

cualquiera otra fragata. Con las velas solas anda poco. Es necesario una brisa muy fresca para que llegue a andar seis millas en popa y sus cangrejas son extremadamente pequeñas. En mi opinión podría el buque muy bien con el aparejo de una fragata de 1.ª clase cuando menos y ganará mucho con este cambio. Tal como es hoy su aparejo ayuda en gran manera a sus máquinas habiéndose llegado a conseguir andar hasta ocho millas con dos calderas y las velas con un consumo de sólo 36 toneladas de carbón en 24 horas. La mar de amura y de proa la recibe bien en todas circunstancias pero la de través se hace dar balances de considerable amplitud. Siendo esto causa de que la batería tenga que llevarse cerrada casi siempre particularmente las portas del centro. Cuando el viento es fresco el aparejo se sujeta bastante y los balances no son tan grandes pero por poca que sea la mar no puede abrirse aquélla sin que entre el agua por las portas. Respecto a armamento creo deber llamar la atención de V.E. sobre la circunstancia de que los cañones al dispararse aún con pólvora sola largan algunas pequeñas porciones del resalte por la colocación de la llave, lo cual podrá ser defecto de fundición o de sistema, siendo esta última la opinión del oficial de E.M. de Artillería del buque. Por lo demás el montaje es bueno y se maneja bien. Los cuchillos si bien son del modelo de reglamento, los considero demasiado cortos para el objeto, pues con ellos el marinero no tiene defensa alguna; me parece muy superior al modelo existente el de los que se fabricaron en el Arsenal de Ferrol para la corbeta *Narváez* en 1852, los cuales presentan la ventaja de hacer posible la defensa contra otra arma blanca, pudiendo herir de punta y de filo para lo que les da gran ventaja, su peso. Los revólveres son de un sistema que considero muy inferior al de Lafanchem; además de las dificultades que presentan para la carga, y muy particularmente para la operación de cebarlos con la ruda mano del marinero; tienen tan poca fuerza de penetración que disparados contra una tabla de roble de una pulgada de grueso, la mayor parte de las balas rebotan sin perder su figura, y vienen a caer a los pies del que los dispara: además los pistones faltan casi en la 3.ª parte de los tiros y sucede muchas veces que al salir el tiro inflama la carga inmediata. Creo por consiguiente que esta arma no siendo perfecta como parece serlo la del sistema de Lafanchem que proporcionan facilidad en la carga y seguridad en el tiro, son más bien perjudiciales que útiles, pues el hombre que debe usarla no tiene en ella la confianza tan necesaria en el ataque y se considera a merced de un enemigo que sabe posee otra que no le ha de fallar. = La calidad de los víveres recibidos en Cádiz es inmejorable conservándose en la actualidad como en el primer día. De la carne salada, sólo se dio ración un día, pues la gente prefiere el tocino y repugna aquélla aunque sea de buena calidad sin más causa para ello que la falta de costumbre. = Réstame E.S. recomendar a V.E. el celo y perseverancia que así el 2.º Comandante como los oficiales y demás clases han desplegado en la organización interior del buque, no perdonando medio de mejorar la instrucción militar y marinera de la tripulación y restablecer el

orden recomendado por la ordenanza. = Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. para su noticia esperando merezca su superior aprobación. = Dios, etc.

Folios 168, al 171 vuelto.

640

1865 mayo 8, fragata Villa de Madrid, *rada del Callao.*
José Manuel Pareja al ministro de Marina.
Traslada el parte de navegación dado por el comandante de la fragata Numancia *(documento 639) y su contestación, haciendo algunas observaciones sobre el contenido del extracto del diario.*

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

N.º 730

Excmo. Sr.:

Se traslada el parte de la navegación dado por el Comandante de la fragata *Numancia,* y la comunicación con que se acusa recibo; se hacen algunas observaciones y se acompaña el extracto del diario.

EL COMANDANTE de la fragata *Numancia* a su llegada a esta bahía el 5. del corriente me dijo lo que sigue:

«Excmo Sr. = Tengo el honor de remitir a V.E. el adjunto extracto de diario de la navegación de este buque desde el puerto de Cádiz hasta la fecha. Ninguna circunstancia notable ocurrió hasta el de Porto Grande en la isla de San Vicente en donde entré, para reponer el carbón consumido, según las instrucciones del Gobierno de S.M., mas que la muy singular de no haber tenido un solo día de brisas, manteniéndose constantemente el viento al S.O. en la travesía desde las Canarias, y alguna mar tendida del O.N.O. Con la mar de través que experimenté en esta travesía, aunque cualquier buque hubiese podido navegar cómodamente, sólo un día nos fue posible abrir la batería y destrincar la Artillería: en los demás ni aun pudo hacerse con las portillas, pues en los balances se enterraban enteramente en el agua las portas, entrando muchas veces también aquélla por los desahogaderos del trancanil en la cubierta superior, e introduciéndose ocasionalmente en la batería la suficiente para que elevándose en los balances por encima de la brazola, cayese alguna abajo por la escotilla de la Despensa. Los balances variaron ordinariamente entre 10° y 20° a

cada banda, esto es, en una amplitud de 20° a 40° pero los hubo que llegaron a 52° de amplitud, cantidad extraordinaria teniendo en cuenta las circunstancias, y aun cuando llevando vela se sujetaba algo el buque, nunca lo ha sido con proporción al viento, siendo sus movimientos como los de un péndulo, suaves y de igual duración para las dos bandas. El número de balances por minuto fue de nueve a diez a las dos bandas, o sea cuatro y medio a cinco completos. Prescindiendo de lo que los tales balances pueden influir en la parte marinera, son muy desfavorables para sus cualidades militares, y era grande mi sentimiento de no haber podido dedicar un solo día a los ejercicios de cañón y fusil. También la vida se hizo muy incómoda en aquella travesía por la necesidad de llevar la portería cerrada; el calor abajo era muy grande sin que bastasen a disminuirlo las mangueras ni el ventilador. Sin embargo el estado sanitario fue inmejorable y todo se reducía a la incomodidad material que se experimentaba, si bien esto no deja de ser digno de consideración en largas campañas. = Los jueves y Domingos se dio pan fresco a la gente y ninguna dificultad se experimentó para ello más que un insoportable calor de 102 grados en el sollado mientras el horno estaba encendido. El destilador funcionó bien hasta el día 12. que se descompuso; trató de componerse después, pero nunca pudo obtenerse con él un buen resultado. = Salí de Cádiz con cuatro calderas encendidas, y atendido el gran consumo de combustible, que con aquel número nunca bajó de 60. toneladas por día, a los pocos días de la salida y aprovechando el viento del S.E. apagué una de ellas volviendo a encender el día 12 hasta cinco con objeto de poder tornar el 13. a Porto Grande. Este es también un grave inconveniente; pues yo contaba, [según los cálculos del Director de Ingenieros] no consumir a razón de más de 50. toneladas con cuatro calderas. Esto me hizo dudar de poder hacer la travesía directa a Montevideo, pero felizmente no fue así. = Estuve tres días en Porto Grande, ocupado en tomar carbón y agua y tezar las jarcias, y el 17 salí llevando a bordo 1.173 toneladas inglesas de aquel combustible. = Las circunstancias del viaje desde Porto Grande a Montevideo, en que generalmente disfrutamos muy buen tiempo, no me permitieron formar juicio exacto de las propiedades del buque pudiendo sólo decir que la mayor parte lo hicimos con dos calderas alcanzando con ellas y el aparejo un andar medio de seis millas. Merced a la economía del combustible que nos proporcionó esta manera de na-

vegar, pude llegar a Montevideo con 250 toneladas de carbón. En la travesía se rompió la pieza del condensador que sujeta las válvulas, y el parte original del Maquinista, e informe del Ingeniero lo remití directamente al Gobierno de S.M., siendo necesario reemplazarla según la opinión de los dos primeros. = No pudiendo hacer uso del destilador, el 1.er Maquinista improvisó uno, ejecutado por el 3.º, Mr. Misery, que nos fue de grande utilidad en toda la navegación, produciendo más agua que el otro y de muy buena calidad. El estado sanitario continuó inmejorable. = Di fondo en Montevideo el 13. de Marzo e inmediatamente se procedió a encargar la pieza de máquina y a embarcar carbón. A pesar de todos mis deseos de salir de aquel puerto no pude estar listo hasta el 1.º de abril, así por la dificultad en hacer el carbón, como por las obras que hubo que hacer al *Marqués de la Victoria* que encontré allí, y fue abordado por otro durante un pampero. El día 2. salí de conserva con el expresado buque que debía darme carbón en el Estrecho de Magallanes. = Durante la navegación hasta éste nada ocurrió extraordinario más que el excesivo recalentamiento de los coginetes y el ege que nos obligó a mantenernos fondeados 24 hs. en la embocadura del Río de la Plata para su reconocimiento. Felizmente no se hizo avería alguna, y sobre este acontecimiento se formó la correspondiente sumaria que tendré la honra de remitir a V.E. = Por efecto de la poca marcha del *Marqués de la Victoria* nuestro viaje fue más largo de lo que yo esperaba, y como a aquel buque después de darnos 400 toneladas de carbón, sólo le quedaban 250, con las cuales no tenía suficiente para reunirse a la Escuadra, y siendo el objeto principal de su venida el proporcionarme aquel combustible, di orden a su Comandante para que permaneciese en Puerto del Hambre ocho días después de nuestra salida, para poder avisarle si a nosotros nos ocurriese alguna novedad en la difícil navegación del Estrecho, debiendo emplear este tiempo en hacer toda la leña que le fuese posible y dirigirse después a Montevideo en donde con sus carboneras llenas deberá esperar las órdenes de V.E. o del Gobierno de S.M. = El día 7 falleció en la mar el grumete Miguel Vidal a consecuencia de una fiebre de reabsorción que sobrevino de resultas de un panadizo que le hizo perder la falange de un dedo. La salud del resto de la tripulación continuó inmejorable. En la referida travesía sólo tuvimos un día de viento frescachón y

mar gruesa de amura: el buque lo hizo muy bien, prometiendo comportarse con valentía en los recios tiempos que creíamos experimentar. Sin embargo, las torres le hacen trabajar bastante las cabezas, y en el pañol de proa aumentaron mucho las goteras exteriores por las cabezas de los pernos de las planchas del blindaje. Sin aquéllas, y con más aparejo, creo que el buque mejoraría notablemente. = La noche antes de embocar el Estrecho durante una completa cerrazón y viento duro del S.E. se perdió de vista el *Marqués de la Victoria;* pero, como le tenía dada cita en Puerto del Hambre continué en demanda de éste y llegué el 14, dos días antes que él. Al pasar por delante del Establecimiento Chileno de Punta Landy dispararon en tierra tres cañonazos sin bala, a mi entender con objeto de que fondeásemos para darnos correspondencia u otra cosa análoga, pero como de hacerlo no podía tomar a Puerto del Hambre en el día, continué navegando; calculando que si tenían alguna novedad perentoria mandarían alguna embarcación a dicho puerto. El tiempo durante los dos primeros días fue apacible y templado; pero al tercero empezó a soplar el N.O. duro con chubascos de nieve lo cual aumentaba considerablemente la dificultad de hacer el trasbordo del carbón sin más auxilio que nuestras embarcaciones. Sin embargo, a los tres días después de la llegada del *Marqués de la Victoria* habíamos tomado 400. toneladas, que fue lo más que pudo darnos para quedarse él con el suficiente para llegar a Montevideo. También rellenamos la aguada. Los indios patagones nos visitaron durante nuestra permanencia en el puerto varias veces, manifestándose siempre muy amistosos y deseosos de adquirir los regalos que se les hacían de ropas, bebidas, etc., dando en cambio sus armas, pieles, etc.

Habiendo concluido de tomar el carbón y algunos efectos para completar dos meses de víveres, en la tarde del 18, y listo completamente el buque, en la amanecida del 19. me puse en movimiento con seis calderas, con el objeto de fondear por la tarde en la rada de Fontescue, lo que efectivamente conseguimos con toda felicidad a la una y media. Poco después de fondear vimos acercarse por el E. un vapor cuyo humo habíamos percibido al doblar el Cabo Forward: largamos el pabellón y como tardase en contestar hicimos zafarrancho general de combate, [cargando la artillería con bala y municionando a la gente]. A las tres largó la bandera Peruana [y] se dirigió al fondeadero, [después de dudar un poco al ver nuestra actitud] y dejó caer el ancla

a nuestra inmediación. Era una corbeta de guerra con ocho piezas de batería y portas para catorce. Por la noche vinieron a bordo en una embarcación los patagones de Puerto Galán: son éstos más corpulentos que los de Puerto del Hambre, pero tan miserables, feos y repugnantes como aquéllos. = En la mañana del 20 nos pusimos en movimiento con las ocho calderas. La corbeta peruana lo había hecho momentos antes. = Pasamos al Crooked Reach sin dificultad, y poco después de montar el Cabo Quad vimos a la corbeta peruana navegando por el Long Reach y otro vapor en vuelta del E., que a poco tiempo pasó por nuestro costado, resultando ser mercante americano. Le pregunté si había visto la Escuadra Española y contestó que no. = El tiempo cerrado en neblina y viento S.O. racheado. = Al pasar por Playa Parda volvimos a ver a la corbeta peruana en la ensenada del N.O. que debe haber equivocado en mi concepto, tomándola por el Estrecho, y desde entonces siguió nuestras aguas hasta desembocar. = Parece andar muy bien: por lo menos tanto como nosotros. = Al salir del Long Reach atravesamos la costa de la isla de la Desolación y a las cuatro y media descubrimos a Cabo Pilares. = A las cinco y media desembocamos en el Pacífico y encontramos mar gruesa y tendida del O. El buque se manejó muy bien, sin embarcar ni una gota de agua a pesar de llevar un andar de once millas y la mar por la proa y amura. Creo que no lo hubiese hecho mejor cualquiera otra fragata en iguales circunstancias. = Grande fue, Excmo. Sr., mi satisfacción al verme en el Pacífico libre ya de la siempre difícil navegación del Estrecho. Su paso lo habíamos hecho con extraordinaria felicidad a pesar del excesivo calado del buque que es poco a propósito en ciertos puntos, no pudiendo menos de recomendar a V.E. la exactitud de las cartas inglesas de 1863, de tanta importancia siempre, y mucha más en parages en que la velocidad de la corriente apenas da tiempo suficiente para asegurarse de la situación del buque. = Estando el tiempo claro, ninguna dificultad ofrece el embocar la angostura de Nuestra Señora de la Esperanza, teniendo cuidado de repetir a menudo las marcaciones a Monte Aymond, Colinas de la Dirección y Pico de Orange, puntos notables y que no pueden confundirse con otros. En la angostura la corriente es muy fuerte pero aguanta al buque a medio canal. Para un buque de vapor considero muy preferible el paso al S. del banco Tritón. Nosotros lo hicimos así gobernando al S. 32° O. corregido hasta estar S.O. con Punta San Gregorio que fuimos en su demanda. El Monte Aymond, la medianía de la primera angostura, Punta Baja y el extremo meridional de Gregory Bange son excelentes puntos de marcación para este paso. La angostura de San Simón no ofrece dificultad. Nosotros pasamos muy cerca del fuego. El paso de la isla Isabel se considera como uno de los más difíciles, y efectivamente así debe ser, en particular para buques de vela. Luego que desembocamos la angostura de San Simón gobernamos en demanda del extremo N. de aquella isla hasta acercarnos como dos millas y confundir las islas de Santa Marta y Magdalena, entonces gobernamos a pasar por la medianía del canal entre la primera de éstas y la Isabel, continuamos al mismo rumbo hasta descubrir el Cabo San Vicente por el E. de Santa Marta. Apenas descubierto gobernamos a correr la costa Sur de Isabel, manteniendo siempre un poco abierto (pero muy poco) el cabo de San Vicente y Santa Marta: así se pasa franco del bajo Wallés, cuyas rompientes y cachiollo vimos perfectamente, English Reach no ofrece dicicultad. Los Cabos de San Isidro, Forward y Holand son tan notables que no pueden equivocarse. El Galán también es notable, pero se ve desde lejos confundida su terminación con la tierra que sale más al N.O. Sin embargo, al acercarse, se reconoce fácilmente, y lo mismo Punta Milagro que es de poca altura. Las montañas de Tres Picos y La Cruz son excelentes marcas para poder asegurarse de la posición del buque, así como también las islas de los Príncipes o de Carlos 1º. El fondeadero de bahía Fortescue es muy bueno y fácil de tomar. Crooked Reach es lo más angosto del estrecho, y el cabo Quad que sale bastante al S.O. hace aquí dar una vuelta bastante grande, aunque no difícil atracando la isla de Carlos 3º que nosotros pasamos a tiro de piedra. Si el buque no fuese de una marcha tan superior no me hubiese sido posible desembocar en el día y hubiese tenido que navegar de noche, pues en Playa Parda no hay fondo ni espacio y Puerto Tamar debe tener sus dificultades para un barco de esta especie, aunque no para otros de menores dimensiones que creo deben preferir siempre el fondear a navegar de noche, que necesariamente debe ser expuestísimo en estos parages. En la navegación desde Punta Habana, se hizo ya sentir la mar del O. tendida. Nosotros atracamos la costa S. y continuamos navegando siempre muy cerca de ella hasta el desemboque, marcando y reconociendo sucesivamente los cabos Upright y Linus, Punta Félix, cabo Valentín, cabo Cuevas, Punta Trujillo, cabo Martes o Tajado, el puerto Skiring, el de la Misericordia y,

por último, el inequivocable cabo Pilares. Este cabo y sus cercanías parecen los restos de un gigantesco castillo arruinado. Las olas del Pacífico que eternamente le combaten le han descarnado de tal manera que le dan una figura caprichosa y original, contribuyendo no poco a ello la inclinación de dos mogotes a manera de pilares de puente que salen en su parte N.E. que se separan como unos 10° de la vertical. Al entrar en Sea Reach se descubren los cabos de Providencia y Tamar en la costa N., bastante notables para no poder confundirse. El cabo Philip sale poco, pero el cabo Parker, con sus tres mogotes en el extremo, se distingue muy bien, y poco después de avistarle se descubre el islote Westminster Hall que es una excelente marcación. Por detrás de éste a larga distancia se ven las tierras de las distintas islas que forman la costa N.O. del Estrecho, y al estar sobre el cabo Martes, vimos distintamente el Cabo Victoria de los Españoles. = Los tiempos después de nuestra entrada en el Pacífico fueron buenos, reinando vientos del O. y sólo un día del N.N.O. fresco. El buque siguió haciéndolo muy bien y conservando muy buen andar así con tres como con dos calderas. = Creí conveniente pasar a la vista de Valparaíso por si pudiese V.E. encontrarse allí o tener órdenes para mí y en la madrugada del 28 recalé sobre aquel puerto y comuniqué sobre la máquina con la *Vencedora* [cuyo Comandante me dijo que V.E. se encontraba en el Callao, que la paz con el Perú estaba asegurada y que en Chile no había por ahora novedad particular.] = Púseme inmediatamente en demanda del Callao; pero la escasez de combustible me obligó a navegar con dos calderas solamente mientras el viento se mantuvo fresco del S.O. y con tres cuando entramos en calmas. = Durante la travesía se aprovecharon todas las ocasiones para hacer toda clase de ejercicios, hallándose en el día en buen estado de instrucción toda la tripulación. = Los tiempos que en general hemos tenido no permiten dar una decidida opinión sobre la manera de que el buque podría sufrir una fuerte tempestad. Sin embargo, parece puede asegurarse que en los temporales ordinarios resistirá muy bien la mar siempre que navegue con la máquina, y que si no tuviese las torres que fatigan un tanto sus cabezas, el buque sufriría menos, y creo no lo haría peor que cualquiera otra fragata. Con las velas solas anda poco; es necesario una brisa muy fresca para que llegue a andar seis millas en popa, y sus cangrejos son extremadamente pequeños. En mi opinión podría el buque muy bien con el aparejo de una fragata de primera clase

cuando menos, y ganaría mucho con este cambio. Tal como es hoy su aparejo, ayuda en gran manera a sus máquinas habiéndose llegado a conseguir andar hasta ocho millas con dos calderas y las velas, con un consumo de sólo 36. toneladas de carbón en 24. horas. La mar de amura y de proa la recibe bien en todas circunstancias, pero la de través le hace dar balances de considerable amplitud, siendo esto causa de que la batería tenga que llevarse cerrada casi siempre, particularmente las portas del centro. Cuando el viento es fresco, el aparejo le sujeta bastante y los balances no son tan grandes, pero por poca que sea la mar no puede abrirse aquella, sin que entre el agua por las portas. = Respecto al armamento creo deber llamar la atención de V.E. sobre la circunstancia de que los cañones al dispararse, aun con pólvora sola, largan algunas pequeñas porciones del resalte para la colocación de la llave, lo cual podrá ser defecto de fundición o de sistema, siendo esta última la opinión del Oficial de E.M. de Artillería del buque. Por lo demás el montaje es bueno y se maneja bien. Los cuchillos, si bien son del modelo de reglamento, los considero demasiado cortos para el objeto, pues con ellos el marinero no tiene defensa alguna: me parece muy superior al modelo existente el de los que se fabricaron en el arsenal de Ferrol para la corbeta *Narváez* en 1858 los cuales presentan la ventaja de hacer posible la defensa contra otra arma blanca, pudiendo herir de punta y de filo, para lo que les da gran ventaja su peso. Los rewolvers son de un sistema que considero muy inferior al de Lefaucheux: además de las dificultades que presentan para la carga y muy particularmente para la operación de cebarlos con la ruda mano del marinero, tienen tan poca fuerza de penetración que disparados contra una tabla de roble de una pulgada de grueso, la mayor parte de las balas rebotan sin perder su figura y vienen a caer a los pies del que las dispara: además los pistones faltan casi en la tercera parte de los tiros, y sucede muchas veces que al salir el tiro inflama la carga inmediata. Creo por consiguiente que esta arma, no siendo perfecta, como parecen serlo las del sistema Lefaucheaux que proporciona facilidad en la carga y seguridad en el tiro, son más bien perjudiciales que útiles, pues el hombre que deba usarla no tiene en ella la confianza tan necesaria en el ataque y se considera a merced de un enemigo que sabe posee otra que no le ha de fallar. = La calidad de los víveres recibidos en Cádiz es inmejorable conservándose en la actualidad como en el primer día. De la carne salada sólo

se dio ración un día, pues la gente prefiere el tocino y repugna aquélla aunque sea de buena calidad, sin más causa para ello que la falta de costumbre. = Réstame, Excmo. Sr., recomendar a V.E. el celo y perseverancia que así el Segundo Comandante como los Oficiales y demás clases han desplegado en la organización interior del buque, no perdonando medio de mejorar la instrucción militar y marinera de la tripulación y establecer el orden recomendado por la Ordenanza. = Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. para su noticia, esperando merezca su superior aprobación.

A la anterior comunicación he contestado lo que sigue.

«Por el oficio de V.S. fecha de ayer, quedo impuesto de todas las ocurrencias de su navegación desde la salida de Cádiz hasta la llegada a esta bahía, después de haber hecho escala en Porto Grande, Isla de San Vicente, y en el Río de la Plata, tocando también en los puertos del Hambre y de Fontescué en el Estrecho de Magallanes, del cual describe V.S. algunos pasos y los puntos más precisos de marcación, cuyas noticias recomendaré al Gobierno las transmita a la Dirección de Hidrografía para los efectos convenientes. = [También llamo la atención del Gobierno de S.M., sobre las observaciones de V.S. respecto a los resaltes de la colocación de las llaves de la artillería; a lo cortos que considera los cuchillos de abordaje como arma de defensa; y a la ventaja de los rewolvers del sistema Lefaucheaux comparados con los que tiene a su bordo. = Si V.S. cree conveniente consumir la carne salada en el rancho de la tripulación, queda autorizado para suministrarla uno o dos días por semana como extraordinario; pero si aún así, siguiese repugnándola la gente, lo avisará V.S. noticiando la cantidad que tenga de dicho artículo, para proceder a su venta en los términos más oportunos.] =

Impuesto de cuanto V.S. manifiesta sobre las propiedades de esa fragata de su mando y participando yo de la satisfacción que tendrá el Gobierno al saber la llegada de la *Numancia* a esta bahía, logrado el objeto que se propuso de que fuese la Marina Española la primera que condujese sus buques blindados al Pacífico, como hecho honroso para aquella que lo llevase a cabo; me es muy satisfactorio felicitar a V.S. por haber llenado tan cumplidamente los deseos del Gobierno de S.M. = Haga V.S. también presente a la Oficialidad de ese buque, lo grato que me es poner en conocimiento de la Superioridad, el celo y perseverancia que todos han desplegado para organizar la fragata y

adelantar la instrucción de su equipaje, cuya circunstancia me recomienda V.S. al final de su citado oficio que contesto.

Al trasladarlo a V.E. para su debido conocimiento con inclusión del extracto del diario de navegación, sólo tengo que agregar a V.E., [primero]; que creo conveniente se comuniquen a la Dirección de Hidrografía las noticias dadas sobre el Estrecho de Magallanes por el Comandante de la *Numancia;* [Segundo: que también convendría se enterase la Dirección de Artillería e Infantería de Marina, de cuanto dice el mismo Comandante sobre los resaltes de la colocación de las llaves de la artillería, los cuchillos de abordaje y los rewolvers, tanto más, cuanto que en otra comunicación de esta misma correspondencia, trato a V.E. separadamente de los defectos que se han observado en estas últimas armas; tercero: que la opinión emitida sobre la repugnancia de nuestra gente de mar a la carne salada, corrobora el informe que me dio el Comandante de la fragata *Blanca* y de que también me ocupo en comunicación separada, al contestar la Real Orn. de 27 de Julio del año anterior relativa a este asunto] [cuarto]; que he mandado sobreseer en la sumaria formada a resultas del recalentamiento del eje y de los cojinetes de la máquina, por no haber mérito para continuarla; [quinto y último]; y que me es tanto más satisfactorio felicitar al Gobierno de S.M. por la llegada a este punto de la *Numancia,* cuanto que en concepto del Contra-Almirante Inglés Mr. Deuman que estuvo hace un mes en esta bahía, lo mismo que en el de los demás jefes de la misma Marina, es un hecho honroso la primera navegación de un buque blindado desde España al Pacífico; debiendo también ser de interés, a las demás naciones de Europa.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Villa de Madrid,* rada del Callao.

8 de Mayo de 1865.

Excmo. Sr.
José Mnl. Pareja
(Firmado y rubricado)

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

641

1865 junio 12.
Propuesta para relevar del cargo de ayudante de derrota, a petición propia, del teniente de navío Celestino Lahera y su sustitución por el de la misma clase Emilio Barreda.

En 12 de junio

E.S. El teniente de navío Don Celestino Lahera, ayudante de derrota de este buque me ha manifestado sus deseos de ser relevado de este cargo dando por motivo para ello que su carácter no le permitía llenar tan cumplidamente como desearía su encargo respecto a los Guardias marinas. Como yo lejos de tener ninguna queja de este Oficial estoy por el contrario altamente satisfecho de su comportamiento en todos sentidos, traté de convencerle por cuantos medios están a mi alcance de que desistiese de su petición, puesto que en todos sus encargos me merecía absoluta confianza. Mis esfuerzos fueron vanos para desvanecer la preocupación en que está de que su carácter no es a propósito para el objeto, y en tal concepto y creyendo que para esta clase de encargo no solamente es preciso tener conocimiento y capacidad sino también que la voluntad sea grande tengo el honor de suplicar a V.E. acceda a los deseos de Lahera y de proponerle para sustituirlo, al Teniente de navío Don Emilio Barreda, quedando consignados los motivos de este cambio y que lejos de tener por mi parte queja alguna del primero, me es por el contrario muy satisfactorio manifestar que tanto en los trabajos de la derrota como en el cargo de los Guardias marinas, este excelente oficial ha llenado cumplidamente sus deberes. = Dios, etc.

Folio 173.

642

1865 julio 27, fragata Villa de Madrid, *rada del Callao.*
José Manuel Pareja al ministro de Marina.
Eleva propuesta de recompensa para algunos oficiales de los buques Resolución, Triunfo y Covadonga.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

Nº 918

Eleva propuesta de recompensas para las diferentes clases de la Escuadra.

Excmo. Sr.:

Nada más lejos de mí, que participar del en mi concepto erróneo principio de que los servicios que presten los diferentes institutos del ejército y armada en defensa de su Reina y bandera, deban ser universalmente recompensados pues lejos de servir la prodigalidad de gracias para mantener un justo y loable estímulo en las diferentes clases de

aquellos lo apaga hasta extinguirlo, por lo difícil si no imposible de que con sano criterio se juzguen y aprecien los servicios de cada uno, a no ser los más distinguidos.

Pero si bien esta es mi opinión participo también de la de que hay penalidades en ciertos servicios que no pueden apreciarse por los beneficios que éstos reportan y de esta clase son, Excmo. Sr., los que mis subordinados han prestado con el mayor celo, inteligencia y perseverancia en las aguas del Pacífico.

Nada me hubiera sido más grato que regresar a la Península, cuando mis servicios en el alto puesto que S.M. me ha confiado no fueran necesarios, sin otra recompensa, que la aprobación de mi conducta, la que he procurado arreglarla en un todo a lo que el Gobierno de S.M. me ha ordenado en guarda del honor de nuestro pabellón y de los verdaderos intereses del país, pero después de la alta honra con que he sido agraciado por S.M., al elevarme a la categoría de Teniente General, faltaría a un sagrado deber de conciencia si no recomendase eficacísimamente a la consideración de S.M. los especiales y distinguidos servicios que los individuos que dotan esta escuadra han prestado, en donde toda clase de privaciones y nueve meses de completo estado de guerra, armados constantemente y al pie de los cañones, lejos de amortiguar realzaban a ser posible su amor y entusiasmo por nuestra excelsa Reina.

Al hacerme cargo del mando de estas fuerzas tuve el honor de ponerlo así en conocimiento de V.E. manifestándole el brillante estado en que las encontré y el entusiasmo con que todos, sin distinción de clases, ansiaban llegase el momento de derramar su sangre por el mayor esplendor de nuestra patria.

Creo, Exmo. Sr., que hay premios que, sin gravar a la Hacienda son acogidos con gran contento y considerados como de los más equitativos. Que se considere como de campaña y, por lo tanto, contado doble, a todos los individuos en general, el tiempo que hayan permanecido en esta Escuadra, desde la ocupación de las Islas de Chincha hasta el día 27 de Enero del año corriente, fecha del tratado celebrado con el Perú, no puedo dudar sea justificado completamente a la penetración de V.E.

Las tripulaciones de la *Resolución, Triunfo* y *Covadonga* han unido al penoso servicio que he expuesto anteriormente y en su totalidad de tiempo, una carencia tan absoluta de desahogo y paseos a tierra, que hombre hay, Exmo. Sr., no la ha pisado en más de dos años porque las circuns-

tancias así lo han hecho indispensable. Juzgo que dichas tripulaciones ya cumplidas, se han hecho acreedores a ser licenciados como veteranos los marineros y al abono de un año, a igual fin las guarniciones.

Difícil es, Excmo. Sr., expresar con exactitud, donde rivalizan todos por distinguirse, cuáles de los jefes, oficiales y guardias marinas y demás clases han prestado más señalados servicios; pero de aquellos que, a la especialidad de sus cometidos y excelente desempeño, han unido mayor permanencia en la Escuadra, me permito recomendar a V.E., por si se sirve hacerlo a la consideración de S.M. la adjunta propuesta de gracias, reservando para el próximo correo hacer la de individuos de tropa y marinería.

En ella verá V.E. que todos los que se relacionan menos el Sr. Mayor General D. Miguel Lobo, el Comandante que fue de la *Vencedora*, D. Serafín de Aubarede y mi ayudante personal que arribó a estas aguas en este último buque, son de los que salieron de la Península, dotando las fragatas *Resolución* y *Triunfo* y goleta *Covadonga*.

Excusado creo encarecer a V.E. la responsabilidad y trabajo del destino de Mayor General y cuando se lleva éste con el acierto, celo e inteligencia del que lo es actualmente en esta Escuadra y que se incorporó a ella en 6 de septiembre próximo pasado, me parece innecesario razonar más mi propuesta.

El Comandante de la *Vencedora*, D. Serafín de Aubarede, verificó su viaje de Montevideo a las Chinchas en la peor época del año y circunstancias difíciles, demostrando la mayor inteligencia por lo que lo consideré acreedor a la eficaz recomendación que de él hice a V.E. y mi ayudante personal, Alférez de navío, D. Manuel Baldasano, ha desempeñado el destino de Secretario durante la comisión que en esa Corte desempeñó el de esta Escuadra, demostrando especiales dotes de inteligencia y laboriosidad.

Los demás incluidos en la propuesta unos, con D. Luis Pery, Comandante de la *Covadonga*, en la maniobra practicada en la bahía del Callao con la goleta de su mando remolcando a la barca *Heredia*, D. Joaquín Navarro, actual Comandante de la *Vencedora* y mayor General que fue de la Escuadra, D. Cecilio Lora en las distintas comisiones que ha desempeñado, D. José Navarro y Fernández en su penoso encargo del convoy, D. Pedro Ossa y D. Evaristo Casariego, como segundos Comandantes por largo tiempo de las fragatas *Resolución* y *Triunfo* se han distinguido notablemente y los demás, en igualdad de circunstancias con sus

compañeros, son los más antiguos de cada clase, haciendo especial mención de D. Camilo Arana, el que ya he tenido el honor de recomendar a V.E. al elevar a sus manos un lúcido trabajo del expresado oficial, para perfeccionar el manejo de la Artillería de los buques de S.M.

Todo lo que, al manifestarlo a V.E., deseo alcance la aprobación de S.M.

Dios guarde a V.E. muchos años. A bordo de la *Villa de Madrid*, rada del Callao, 27 de julio de 1865.

Exmo. Sr.:
José Manuel Pareja.— Rubricado.

Al Exmo Sr. Ministro de Marina.

643

1865 septiembre 12.
Telegrama dirigido al ministro de Marina comunicando la salida de la Escuadra hacia Chile.

En 12 de septiembre de 1865

Parte Telegráfico. = Al Excmo. Señor Ministro de Marina. =
La Escuadra salió el 7 para Chile la *Numancia* queda en el Callao. Ninguna novedad política de importancia.

Folio 247.

644

1865 septiembre 13, Callao.
Casto Méndez Núñez al ministro de Marina.
Comunica la salida de la Escuadra con las fragatas Villa de Madrid, Berenguela, Blanca, Resolución *y* Vencedora, *dejando la* Numancia *en el puerto del Callao en defensa de los intereses españoles.*

Al Exmo. Sr. Ministro de Marina

En 13 de Septiembre de 1865

Nº 1. E.S. el 27 del actual salió para Chile el Exmo. Señor Comandante General de la Escuadra en la *Villa de Madrid* con la *Berenguela, Blanca, Resolución* y *Vencedora* dejándome encargado de la defensa de los intereses españoles en este puerto. Hoy saldrán en la misma dirección el *Marqués de la Victoria* y transporte *Falcón* con carbón y víveres para la Escuadra. La

opinión general es que habrá que romper las hostilidades contra aquella República, que no se supone dispuesta a dar las satisfacciones exigidas por el Gobierno de S.M. = Ninguna novedad política de importancia, ha ocurrido en este país; hoy se dice ha ocurrido un encuentro entre algunas tropas del gobierno y de la revolución en Lusia, a siete leguas de la capital y que el gobierno quedó vencedor. Sin embargo la revolución no pierde terreno. Estos días hubo alguna agitación a consecuencia de haberse dicho que habían ocurrido algunas diferencias entre el Ministro del Perú y el Gobierno de S.M.: el gobierno se apresuró a desmentirlo en los periódicos o al menos no le dio importancia al asunto y esto ha hecho se calmen los temores de la gente sensata. De los buques de guerra extranjeros surtos en esta bahía, sólo ha salido la corbeta americana *Sta. Mary* para el Sur. Es todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. para su noticia y en cumplimiento de orden del Exmo. Señor Comandante General de la Escuadra. = Dios, etc.

Folio 140 vuelto.

645

1865 septiembre 13, Callao.
Casto Méndez Núñez al comandante de la Escuadra.
Comunica la salida del Marqués de la Victoria *y del transporte* Falcon *con carbón y víveres para la Escuadra.*

En 13 de septiembre

E.S. Teniendo su carga a bordo así el *Marqués de la Victoria* como el *Falcón* en el día de hoy salen a encontrar a V.E. según sus instrucciones; en el último va el Alférez de Navío de la dotación de este buque Don Miguel Liaño, a quien he entregado el oficio que V.E. ha dejado con ese objeto. = Nada de nuevo ocurre en este país. La *St. Mary* salió antes de ayer para el Sur, y según me dijo su Comandante piensa seguir a Valparaiso. = Es todo lo que por ahora tengo que manifiestar a V.E.

Folio 176 vuelto.

646

1865 septiembre 18, Callao.
Comandante de la fragata Numancia *al comandante de la Escuadra del Pacífico.*
Notifica el incendio ocurrido la noche del 17 de septiembre en uno de los buques mercantes de la bahía, la fragata peruana Dolores Ugarte.

En 18 de setiembre

E.S. A las 12 ¼ de la noche de ayer se vio fuego en uno de los buques mercantes de la bahía y se mandaron inmediatamente tres botes de este buque con una bomba y uno de la *Covadonga* para dar auxilio: resultó ser la fragata peruana *Dolores Ugarte.* Pronto se conoció que era imposible cortar los progresos del fuego y por resolución de las autoridades del país todos los botes así nuestros como de los demás buques de guerra, tomaron de remolque al buque incendiado y lo vararon en la playa donde se quemó enteramente. A las 5 regresaron nuestros botes sin novedad y sin haberse extraviado otra cosa que un botador que sirvió para desengrilletar la cadena de la *Dolores.* = Lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. para su noticia. = Dios, etc.

Folio 177.

647

1865 septiembre 20, Callao.
Méndez Núñez al comandante de la Escuadra del Pacífico.
Informa sobre las reparaciones de la goleta Covadonga *y de la situación política del país.*

En 20 de septiembre

E.S.

Nº 7. Como había anunciado a V.E. por el correo anterior el 13 salieron para Valparaíso el *Marqués de la Victoria* y el *Falcón.* A bordo de este último va el Alférez de Navío de la dotación de este buque Don Miguel Liaño, a quien he entregado la comunicación que con este objeto me dejó V.E. = Se han reemplazado los consumos de carbón de este buque y se llenaron los pañoles de pan y vino, quedando listo para toda comisión. La *Covadonga* continúa con la composición de sus calderas que además del cemento romano necesita algunos remiendos de plancha y estará lista dentro de 7 a 8 días. En la actualidad está haciendo víveres. La situación política del país no ha variado: El General Canseco se halla en Pizco y las fuerzas revolucionarias de Huancayo han bajado a la costa y ocupan

el Valle de Cañete, según se dice en número de 7.000 hombres. El Señor Barrenechea ha llegado y se dice que Valle Riestra será relevado pues se supone que al saber la sublevación de la Amazonas procuró suscitar dificultades para ponerse en buena opinión con la revolución. = En el último correo de Panamá salieron para Europa el Guardia Marina, dos maquinistas y dos marineros que quedaron con este objeto: a estos dos últimos se abonó a cada uno 1.000 ? para abonarse el pasaje del Istmo y demás gastos y además oficié al Cónsul de Southampton para que les facilite su ida a la Península. = Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. en cumplimiento de mi deber. = Dios, etc.

Folio 177.

648

1865 septiembre 27, Callao.
Méndez Núñez al comandante de la Escuadra del Pacífico.
Da cuenta de la sublevación de la guarnición del vapor Lerzundi *y de su reducción por los demás buques de la Escuadra. Hace además un resumen sobre los avances de la revolución.*

En 27 de setiembre

E.S.
N.º 10. En la noche del 24 se sublevó la guarnición del vapor *Lerzundi* arrastrando al Comandante y oficiales y obligando a los maquinistas a encender la máquina con objeto de pasarse a la revolución. Un marinero pudo sin embargo salir del buque y dio aviso al Comandante General de la Escuadra y al Prefecto de lo que pasaba y estos Jefes dispusieron fuera abordado el *Lerzundi* por los botes de los demás buques: verificado así fue tomado por ellos después de un corto combate en que murieron un oficial y un soldado del gobierno y 2 de los sediciosos habiendo además de 15 a 20 heridos por ambas partes. Se dice que ayer hubo consejo de guerra en la *Apurimac* y que los sublevados todos en número de 17 fueron condenados a ser pasados por las armas. Este hecho es lo único notable que ocurre en política, si bien él dará idea a V.E. de la confianza que pueden inspirar al gobierno sus fuerzas. La revolución sigue reconcentrando las suyas sobre la costa y se hace variar el número de sus soldados entre 7.000 y 12.000 hombres; según unos es muy buena gente y en buen estado, y según otros enteramente sin recursos. = Sin embargo conviene en que está próximo el desenlace del drama que viene representándose en el Perú hace largos meses y se cree que a mediados de octubre una batalla general decidirá a favor de quien haya de quedar la victoria. = Desmintióse la noticia del próximo relevo del Señor Valle Riestra, y cuéntase ahora

que el Gobierno Español pasó a aquel Ministro una durísima comunicación sobre la cuestión de créditos que deben reconocerse en el tratado definitivo: que esta nota tiene disgustado al gobierno, si bien no es en sentido de promover conflictos; y que en el correo que sale mañana irán las instrucciones para el Señor Valle Riestra. También se dice que el Gobierno de Chile pasó al del Perú una nota preguntándole qué actitud guardaría en el caso de declararse la guerra a España, pero nada se trasluce de la contestación: sin embargo, si la revolución venciese, no es para mí dudoso, que sus jefes harían causa común con Chile a lo menos por el pronto. = Todo lo que tengo el honor de = Dios, etc.

Folio 177 vuelto.

649

1865 septiembre 28.
Telegrama del cónsul de S.M. en Southampton al ministro de Marina.
Informa sobre la fallida sublevación del Lerzundi, *de la concentración de las tropas de la revolución en Pisco y de la llegada a Chile de la fragata* Villa de Madrid.

En 28 de septiembre de 1865

Señor Cónsul de S.M.C. en Southampton — Parte Telegráfico:

Al Señor Ministro de Marina. Las tropas de la revolución se reconcentran en Pisco, en donde están Canseco y Prado. El vapor *Lerzundi* trató de sublevarse pero se sofocó la sedición. El general Pareja llegó el 17 a Valparaíso con la *Villa de Madrid*, las demás fragatas están en Caldera. = En Chile mucha excitación, pero no ha habido desórdenes.

Folio 247.

650

1865 septiembre 28, Callao.
Comandante de la fragata Numancia *al ministro de Marina.*
Informa sobre el estado de la goleta Covadonga, *los acontecimientos políticos del Perú, la sublevación del* Lerzundi, *la concentración de las tropas revolucionarias, el estado de la opinión pública respecto a España y la posible actitud del gobierno chileno. Asimismo informa de la llegada a Valparaíso de la fragata* Villa de Madrid.

En 28 de septiembre de 1865

N.º 2 E.S. El 15 del actual entró en este puerto la Goleta *Covadonga* procedente de Cobija y su Comandante me ha manifestado quedaba aquel puerto en el mismo estado de inseguridad que lo encontró a su llegada a él. Como dicho buque tiene en muy mal estado sus calderas, ha sido necesario proceder a su reparación poniendo algunos remiendos de plancha y cemento romano en el fondo; creo podrá quedar listo en esta

semana; y acto continuo procederá a embarcar carbón con objeto de tenerla lista para toda comisión. En cuanto a la situación política del país poco ha variado: sin embargo la revolución no pierde terreno. El general Canseco y Prado se hallan en Pisco, y las fuerzas revolucionarias Huancayo han bajado a la costa y ocupan el Valle de Cañete en número que se hace variar de 7.000 a 12.000 hombres, según unos de muy buena gente y buen estado, y según otros enteramente sin recursos. Los buques sublevados continúan en Paracas y no han vuelto a presentarse en esta bahía. = En la noche del 24 se sublevó la guarnición del vapor de guerra *Lerzundi* en esta bahía arrestando al Comandante y oficiales y obligando a los maquinistas a encender la máquina con objeto de pasar a la revolución. Un marinero que pudo salir del buque dio aviso en tierra y se dispuso que el *Lerzundi* fuese abordado por los botes de los demás buques de la Escuadra. Verificado así fue tomado por ellos después de corto combate en que murieron un oficial y un soldado del gobierno y dos de los sediciosos, habiendo además de 15 a 20 heridos. = A la llegada a este país del señor Barrenechea en el último correo de Europa dióse como seguro que el Ministro de Estado de España había pasado al Señor Valle Riestra una nota en términos durísimos y amenazadores sobre la cuestión de créditos, que deban reconocerse en el tratado definitivo. Esta noticia causó honda impresión y agitación en los ánimos, pues se creía ver en dicho paso un deseo de hostilizar a este país, tanto más cuanto que explotada por el partido enemigo del Gobierno, y por los Chilenos que desean que aquí se haga causa común con ellos, se quiere hacer creer al público que el gobierno español trata de sostener el pago de créditos ilegítimos y no comprendidos en el primer tratado. Dícese también que la nota de que trata tiene muy disgustado al Gobierno y a los amigos de España, aunque no en sentido de promover conflictos y que en este correo irán las instrucciones para el Señor Valle Riestra. Otra noticia corre muy sabida y es que el Gobierno de Chile pasó al del Perú una nota preguntándole qué actitud guardaría en el caso de declararse la guerra a España, pero nada se trasluce de la contestación: sin embargo, si la revolución venciese no es para mí dudoso que los jefes harían causa común con Chile, a lo menos por el pronto. De Valparaíso no hay más noticia que la llegada de la *Villa de Madrid* con el General Pareja. Parece reina grande agitación en aquella población y Santiago y es la opinión general que habrá que ejercer mucha presión para obtener las satisfacciones que se exigen. La fragata de guerra francesa *Pallas* salió el 20 para Valparaíso en donde aguardará órdenes de su gobierno. Hoy lo hace para el mismo punto la italiana *Príncipe Humberto*. Todo lo cual tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. para su noticia. = Dios, etc.

Folio 141 y vuelta.

651

1865 octubre 5, Callao.

Comandante de la fragata Numancia *al comandante general de la Escuadra del Pacífico. Informa de la concentración de los revolucionarios en Pisco y de la situación política de Perú, así como de las relaciones con Santo Domingo y Ecuador. Informa también de los aprovisionamientos de la* Numancia *y del final de las reparaciones de la* Covadonga.

En 5 de octubre

E. S. Nada particular ha ocurrido en la política de este país desde mi comunicación n.º 10 si no es que los revolucionarios han formado un ministerio en Pisco, del cual es Presidente el Coronel Ugarteche y en el mismo punto continúan Prado y Canseco. Parece que en el último correo han ido instrucciones al Señor Valle Riestra para que ceda a todas las exigencias del gobierno español respecto al tratado. Ayer, día de S.M., el Rey nos acompañaron en el engalanado y saludo al medio día todos los buques extranjeros y del país, saludando también la plaza y la *Apurimac*. El Capitán de Navío Azas ha sido ascendido a Almirante y nombrado Comandante General de la Escuadra en lugar del Señor Mariategui. = Los buques sublevados no volvieron a presentarse en estas aguas. = Según las noticias recibidas de Cuba está ya arreglada la cuestión de Santo Domingo sin guerra ni bloqueo, siendo debido al tacto y buen acierto del Brigadier Lozano. Parece que ha habido serias contestaciones entre el Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador y nuestro representante respecto a la conducta de aquella República con nosotros en la cuestión de las Chinchas y a no haber saludado la *Blanca* en Guayaquil. Correspondencias particulares dan como posible la retirada de nuestro representante. Por el *Pacific* se recibieron 90 barriles de tocino de los cuales tomó este buque 30 y los otros 60 se depositaron en la *Valenzuela*. Vienen bastante maltratados y he dado orden al Comandante del convoy para que haga renovar la salmuera y recorrer por un tonelero todos los que se salen. El flete que venía anotado en los conocimientos ha sido 480 pesos que me ha parecido enorme; aquí se pagaron. El Señor Zeltner me avisa de que remitió a Madrid la cuenta de almacenaje y la de la correspondencia de los últimos seis meses y que conserva siempre los tubos de hierro de la *Covadonga*. Esta concluyó sus obras en las calderas antes de ayer e inmediatamente empezó a tomar carbón de la *Valenzuela* habiéndose podido conseguir para esta operación tan sólo dos lanchones de 7 a 8 toneladas cada uno. El pontón se concluirá de descargar mañana y en el acto lo despediré. Lo que tengo el honor de, etc. Dios, etc.

Folio 178 y vuelta.

652

1865 octubre 8, Callao.
Méndez Núñez al comandante general de la Escuadra del Pacífico.
Acusa recibo de una comunicación a través del vapor inglés San Carlos. *Informa de la excitación producida por la declaración de guerra contra Chile.*

En 8 de octubre

E. S. Por el Vapor Inglés *San Carlos* recibí la comunicación de V.E. n.º 35 y los 35.000 pesos peruanos a que en ella se refiere y de que se hizo cargo el contador dando recibo de ella a Mr. George Petrié. Como no ha llegado el *Bogotá* no sé todavía cuales son las atenciones a que V.E. los destina, pues no he recibido hasta ahora la comunicación en que me dice V.E. me da las instrucciones al efecto. La noticia de la declaración de guerra con Chile que trajo el *San Carlos* ha producido una excitación muy grande contra nosotros en este país y se teme que tome proporciones que el Gobierno no pueda dominar: todos nos consideran como agresores. Sin embargo, hasta el presente no ha ocurrido desorden alguno. Los efectos de consumo van tomando con la noticia del bloqueo un precio subidísimo pues este país todo lo recibe de Chile. Aprovecho la salida de la *Leander* para dar a V.E. estas noticias y si antes llegase el Correo y da tiempo, contestaré por ella a la comunicación que de V.E. reciba. = Dios, etc.

653

1865 octubre 9, Callao.
Méndez Núñez al comandante general de la Escuadra del Pacífico.
Informa de la llegada del Marqués de la Victoria *y de las dificultades del aprovisionamiento de carbón.*

En 9 de octubre

E. S. El *Bogotá* no ha llegado pero en cambio lo ha hecho el *Marqués de la Victoria:* Inmediatamente de recibido el duplicado de la comunicación de V.E. número 34 vi al Comodoro Harvey a quien leí lo que V.E. me encarga: Después fui a ver al Director de la Compañía de Vapores Mr. Petrié al que encontré muy incómodo porque dice que el oficial que fue a bordo del vapor *San Carlos* trató con mucha grosería al Capitán llegando a poner dos hombres con rewolvers a la puerta del camarote y otras tropelías: se negaba a darme las 600 toneladas de carbón que tenía nuestras en depósito; porque decía que V.E. le había dejado sin carbón en Caldera, por fin pude conseguir las dé y se empiezan a embarcar inmediatamente en el *Marqués de la Victoria;* veré cómo puedo hacer dé si es posible lo necesario para cargarlo enteramente. Después de las explicaciones que le hice a Mr. Petrié de que

sólo por abuso podrían cometerse tropelías contra la Compañía, porque V.E., por el contrario, les estaba agradecido, se templó algo mas, y me dijo no podía seguir facilitando carbón aquí por ahora, por no haberlo absolutamente en Bahía, ni tenerlo él; por supuesto me exigió el pago inmediato del que la Escuadra tomó en Caldera y de los gastos del embarco aquí. Hoy mismo veré al Señor Valdeavellano para ver cómo me facilita dinero pues aunque le hice a Mr. Petrié la proposición de darles letra sobre Londres se negó a admitirlas y creo lo mismo sucedería con todas las casas extranjeras y muchas españolas. Procuraré de encontrar los medios de enviar carbón, convencido como estoy de que en estos casos no hay que reparar en medios y de cumplir todo lo que V.E. me encarga, no pudiendo extenderme más por la premura del tiempo. = Dios, etc.

Folio 179.

654

1865 octubre 10, Callao.
Méndez Núñez al comandante de la goleta Covadonga.
Le informa de la necesidad de su presencia en aguas chilenas, una vez rotas las hostilidades con este país, trasladándole una copia de las instrucciones para el bloqueo, dadas por el comandante general de la Escuadra del Pacífico al comandante del Marqués de la Victoria.

En 10 de octubre de 1865

Al Comandante de la Goleta *Covadonga.*

Rotas las hostilidades con Chile y siendo de grave urgencia la presencia de Vd. en aquellas aguas, saldrá Vd. para Cobija y caso de encontrar allá los medios de rellenar las carboneras se detendrá el tiempo indispensable para verificarlo siguiendo para los puertos de Caldera y Coquimbo a comunicar con los Comandantes de los buques que bloquean dichos puertos, deteniéndose en este último punto en el caso de existir en él carbón perteneciente a la Escuadra el tiempo indispensable para rellenar las carboneras, y siguiendo su derrota al Puerto de Valparaíso en cuya boca recibirá instrucciones de S.E. Acompaño a V. una copia de las instrucciones dadas por S.E. para el bloqueo, que tomo de las que tiene el *Marqués de la Victoria,* pues no he recibido las mías. Penetrado Vd. de la importancia de su pronta llegada, omito el darle otras instrucciones que ponga por su parte todos los medios posibles de que se verifique en el plazo más breve que le fuese dable. = Dios, etc.

Folio 247 y vuelta.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

INSTRUCCIONES QUE EL COMANDANTE GENERAL DE LA ESCUADRA DA PARA SU ESTRICTA OBSERVANCIA A LOS COMANDANTES DE LOS BUQUES QUE LA COMPONEN

Constituida la República de Chile en estado de guerra con España, son completamente de su responsabilidad las consecuencias que de ese estado nazcan.

Con semejante motivo, y a fin de que la conducta de V.S. con el buque de su mando sea la más propia para hostilizar a Chile, y al mismo tiempo para evitar todo daño a las naciones neutrales que sostienen comercio con esa República, paso a fijarle las reglas que debe observar y son las más adecuadas para conseguir ambos fines.

1ª— Desde esta fecha queda V.S. autorizado para perseguir y apresar todo buque de la República Chilena, ya sea de guerra, o corsario o mercante, bien se halle en la mar, o en puerto de la misma República.

2ª— Del mismo modo, queda V.S. autorizado para apoderarse de los cargamentos de los buques mercantes chilenos, siempre que estos cargamentos no pertenezcan a ningún neutral. Pero puede V.S. apresar esos cargamentos, aunque sean de propiedad neutral, si los componen efectos de contrabando de guerra.

Caso de que el cargamento de propiedad neutral, encontrado en buque chileno, se componga de efectos de contrabando de guerra y de otros que no lo sean, sólo podrá V.S. apresar aquella parte ilícita del cargamento, dejando libre la otra, aunque ésta pertenezca al mismo dueño de la parte ilícita.

3ª— Queda V.S. también autorizado para detener y apresar cualquier buque neutral que transporte, con destino al enemigo, o de este mismo enemigo, despachos oficiales, o tropas de Marina, o Marinería para los buques de ese enemigo.

4ª— Tiene V.S., así mismo, autorización para apresar cargamento que se halle en buque neutral y se componga de efectos de contrabando de guerra; entendiéndose que el buque queda libre después de alijado del cargamento ilícito. Si una parte de este cargamento fuese de lícito comercio, esa parte quedará también libre, aún cuando pertenezca a ciudadano o ciudadanos chilenos, porque el buque libre hace también libre la mercancía lícita.

5ª— Está V.S. también autorizado para apresar aquellos buques cuya neutralidad no aparezca comprobada por los documentos correspondientes.

6ª— Podrá V.S. detener todo buque neutral, que por la construcción de su casco, por sus repartimientos, o por otras circunstancias especiales, no deje duda de que ha sido construido para ¿ ? de guerra, aunque aparezca como mercante y su carga no sea contrabando de guerra, puesto que podría suceder

que el tal buque hubiese sido construido por la industria particular para el enemigo, o haber sido expedido de un puerto neutral para vendérselo al mismo enemigo; porque en ambos cascos el tal buque debe clasificarse contrabando de guerra, como instrumento indudable para ésta.

7ª— Se considerarán buques sospechosos, y quedarán sometidos a examen, los que lleven documentos dobles, o que aparezcan falsos.

Los que carezcan de la documentación requerida por los reglamentos del país de su nacionalidad.

Y los que no detengan su andar cuando sean intimados para ello por un buque de los de esta Escuadra que sostienen el bloqueo, o también los que se resistan al registro de aquellas partes del buque donde se sospeche que hay contrabando de guerra.

Estos buques sospechosos serán tratados como enemigos, si no logran de algún modo destruir la sospecha que sobre ellos recaiga.

Tendrá V.S. muy en cuenta que es de la mayor importancia el examen de la documentación del buque, puesto que esta documentación ha de ser la base sobre que se ha de fundar la validez o no validez de su apresamiento.

8ª— Los buques mercantes neutrales que naveguen convoyados por buque o buques de guerra neutrales, no podrán ser visitados, bastando la declaración escrita del Comandante del convoy de que no pertenecen al enemigo, ni conducen contrabando de guerra. Si a pesar de esta declaración creyese V.S. que pudiera haber sido sorprendida la buena fe de aquel Oficial, se lo manifestará V.S. para que él sólo visite el buque o buques sobre los cuales recaigan las sospechas.

9ª— Caso de encontrar algún corsario con bandera chilena, lo apresará V.S. y lo tratará como a cualquier otra embarcación mercante enemiga; salvo, si del examen de sus papeles resultase no tener los requeridos para ejercer el corso; pues en este caso debe considerarse como pirata.

Esos documentos han de ser: 1º Patente de corso, expedida a su favor por el Gobierno de su nación, y en la cual se exprese el tiempo y las localidades en que puede hostilizar al enemigo. 2º Todos los comprobantes necesarios para demostrar la nacionalidad; debiendo además estar el buque tripulado en su mayoría por súbditos de la nación a que pertenece.

10ª— No embarazará V.S. la pesca en la costa enemiga, aún dentro del mar territorial, es decir, hasta el límite del mayor alcance de la artillería de esta Escuadra —suponiéndola disparada—, en la línea de la bajamar desde la orilla de esa costa; pero cuidará V.S. de que esta concesión no sea origen de abusos que perjudiquen al bloqueo o a las operaciones que puedan emprenderse.

11ª— Para que un bloqueo sea efectivo, y por consiguiente respetado, es indispensable que esté sostenido por fuerzas suficientes para hacer del todo peligrosa la entrada en el puerto o puertos en que se sostenga (1). De aquí la pre-

(1) La única excepción legítima de esta regla general es, la que reconoce por causa la ausencia accidental y temporal de los buques bloqueadores, dimanada del mal tiempo. Por consiguiente, debe considerarse como tentativa fraudulenta la que se haga para romper el bloqueo prevaliéndose de la retirada accidental de los buques que lo sostienen.

cisión absoluta de que el buque que V.S. manda se conserve en situación adecuada para lograr la efectividad del bloqueo que sostiene, salvo fuerza mayor verdadera que se lo impida; pues hay que tener presente, que es legítima la violación de un bloqueo en el momento que cesa esa efectividad.

12ª— Constituye violación del bloqueo la tentativa de entrar o de salir del puerto bloqueado; pero puede verificar esto último, es decir, la salida, todo buque neutral que lo haga en lastre o con un cargamento embarcado antes del bloqueo o dentro del plazo fijado por el General de esta Escuadra. Por consiguiente, no podrá V.S. apresar las embarcaciones neutrales que se hallen dentro de esas condiciones.

13ª— El buque neutral que se dirije a un puerto bloqueado no tiene obligación de saber que existe tal bloqueo sino después que se le ha notificado, y esta notificación ha de constar inscrita en el rol o en otro de los documentos que debe llevar el buque. Por lo tanto, cuando una embarcación se dirija al puerto que V.S. bloquea, sin tener conocimiento de ello, hará V.S. que el Oficial que la reconozca estampe en su rol esa notificación, dejando que la embarcación se dirija en seguida al puerto que le convenga; pero no al bloqueado ni a ninguno de los demás de Chile.

El Capitán del buque a quien se notifique el bloqueo, dará recibo de la notificación, y en ésta ha de expresarse el día, el paraje o la situación astronómica en que se le hace.

El buque a quien se notifique el bloqueo no puede ser visitado.

Si una vez estampada la notificación intentase meterse, o se metiese el mismo buque en la zona del bloqueo, o metido en ella tratare de tomar el puerto bloqueado, o de comunicar con la costa enemiga, lo apresará V.S. con todo su cargamento.

De lo cual se deduce que una vez conocida de todo buque neutral la existencia del bloqueo, deberá V.S. apresar al que de ellos intente violarlo.

14ª— Notificada, como lo está ya a Chile, la declaración de guerra, puede V.S. apresar todos los buques de esa República, ya de guerra o mercantes, con toda la propiedad enemiga que se encuentra a sus bordos aunque se hallen fuera de la línea de bloqueo, y aunque no intenten romper éste.

La parte de sus cargamentos que sea neutral, si no se compone de contrabando de guerra será libre.

15ª— Si por arribada forzosa, ya sea a causa del mal tiempo, etc., quisiese un buque neutral entrar en el puerto bloqueado, le permitirá V.S. que lo verifique, previa justificación de la fuerza mayor que a ello obliga.

Pero si el tal buque llevase contrabando de guerra, deberá V.S. hacer que lo deposite en el de su mando y en los demás que sostienen el bloqueo; o si lo prefiriese su Capitán, obligarse éste por escrito a conservarlo a bordo hasta su salida. En este caso V.S. hará que el respectivo documento sea lo más explícito posible.

16ª— Como de los anteriores artículos resulta que tendrá V.S. que ejercer el derecho de visita, paso a preceptuarle la manera cómo debe verificarlo, a fin de que no pueda surgir dificultad alguna desagradable de semejante derecho;

y si bien la ley de la guerra permite ejercerlo en todos los parajes, prevengo a V.S. terminantemente que no lo ejerza sino en los parajes y circunstancias que den fundados motivos de que ejerciéndolo ha de resultar la confiscación del buque visitado.

La manera como debe proceder es la siguiente.

1º Luego que trate V.S. de reconocer y visitar un buque mercante, largará V.S. el pabellón nacional, disparando un cañonazo sin bala, a cuya indicación debe el mercante detenerse para esperar el reconocimiento y largar su bandera. Si no lo hiciese, deberá V.S. obrar convenientemente hasta que lo haga.

2º Si desde luego se detuviese el mercante y largase su bandera, se quedará V.S. a la distancia de él que aprecie convenientemente, según el estado del viento y de la mar, o según otras cualesquiera circunstancias que no es posible prever, y contando siempre con la seguridad de la embarcación que V.S. envíe al reconocimiento.

Hay tratadistas de «Derecho Marítimo» que dicen, y lo mismo marcan las Instrucciones dadas por el Ministro de Marina de Francia, en 1854, a los Almirantes y Comandantes de sus buques de guerra, que debe conservarse el reconocedor fuera del tiro de cañón del reconocido; pero hay tratadistas, como Ortolán y Negrín, que con razón combaten esa doctrina; pues en semejante circunstancia el mejor guía es el sentido práctico del Comandante del reconocedor. Así, pues, y recomendando a V.S. en este punto la mayor cordura, de modo que pueda armonizarse en el acto de que se trata la moderación con el auxilio que pudiera necesitar el bote que vaya al reconocimiento puede V.S. maniobrar con arreglo a lo que se le previene al principio de este párrafo, pues hay también la circunstancia, de que el principio en ello establecido es también el sentado, para casos como el de que se trata, en la convención celebrada en 16 de Mayo de 1832, entre la República de los Estados Unidos y la de Chile, y aún, según se cree, en otras estipulaciones posteriores.

3º Luego de detenerse el buque mercante, le enviará V.S. un bote equipado con un Oficial. Este, acompañado sólo de dos o tres hombres, subirá a bordo y procederá a cerciorarse de la nacionalidad y de la clase del buque y de su carga, y de si se emplea o no en comercio ilícito; esto es, si lleva artículos de contrabando de guerra. Para ello exigirá el Oficial, que el Capitán le presente la patente, la lista de la tripulación y los papeles de Sanidad del puerto de salida; de cuyos documentos podrá deducir la nación a que pertenece y la legitimidad de su navegación.

Si del antedicho examen resultase que el visitado es neutral, y se dirije a puerto también neutral, queda concluida la visita y debe el Oficial dejar en libertad al buque, sin proceder al de la naturaleza de su carga, haciéndolo constar en los papeles del buque.

Si el reconocido se dirije a puerto enemigo, entonces el Oficial, a más del examen de los dichos documentos, debe proceder a reclamar al Capitán los que acrediten la naturaleza de la carga, y si de ello resultase que no hay

en ella contrabando de guerra, queda terminada la visita, y el buque en libertad, haciendo también la anotación antes expresada; pero si de esos documentos apareciese la existencia a bordo de contrabando de guerra, procederá V.S. a la captura del buque, debiendo V.S. tener entendido, que ni aún en este último caso puede V.S. proceder a abrir escotillas, armarios ni cajones, con objeto de ver si hay otros papeles ni mercancías sospechosas.

4.º Es bien entendido, que lo preceptuado en los párrafos de este artículo, en nada altera lo que le marca a V.S. lo que se le lleva prevenido, respecto al bloqueo que sostiene.

5.º Debe V.S. tener presente, por si circunstancias fortuitas le hacen separarse del bloqueo e ir sobre costa de país neutral, que el derecho de visita cesa en las aguas territoriales de semejante país; y ya he prevenido a V.S. en el artículo 10.º, que la extensión de estas aguas está marcada por el mayor alcance de la artillería de los buques de esta Escuadra. Esto es, que dentro de esa extensión no podrá V.S. ejercer el derecho de visita.

6.º Debo repetir a V.S. aquí lo que le prevengo en el último párrafo del artículo 7.º; «que es de la mayor importancia el examen de la documentación del buque puesto que esta documentación ha de ser la base sobre que se ha de fundar la validez o no validez de su apresamiento».

17.ª— Si a consecuencia de la visita fuese apresado el buque, el Oficial se quedará con todos sus papeles, dando recibo de ellos al Capitán, y hará que éste lo ponga en vela hasta acercarlo al reconocedor, que entonces volverá a fachear.

Luego que el visitado se halle próximo, lo marinará V.S. y prevendrá al Oficial a cuyo cargo haya de quedar, que proceda a formar inventario de todo lo que contenga el buque; sellando las escotillas luego de formado.

18.ª— Deberá V.S. conservar a bordo del buque capturado, sea mercante o corsario, los individuos que lo tripulen; pero tanto las mujeres como los niños y en general todas las personas que no pertenezcan al Ejército o Marina chilena, ni tengan conexión con ambas armas, podrán desembarcar en el primer puerto a que recale el buque después de apresado.

Siendo de guerra el apresado, observará V.S. la excepción que prevenida queda; y si lo creyese V.S. conveniente, podrá trasbordar parte de la dotación, y hasta conducida al puerto que también juzgue V.S. conveniente; pero exigiendo a los que la forman promesa formal, por escrito, de que no podrán componer parte de la de otro buque de guerra o corsario enemigos.

19.ª— «Para que no tenga V.S. duda alguna acerca de los artículos que se considerarán contrabando de guerra, además de los buques de las circunstancias marcadas en el artículo 6.º, es a continuación la enumeración de ellas.

Cañones, morteros, fusiles y toda otra especie de armas, así como toda clase de proyectiles, cureñaje, estopines fulminantes o de hebra, cápsulas, mechas, pólvora, salitre, azufre, prendas de vestuario militar, correaje, sillas de caballo y bridas, tiendas de campaña y, en general, todos los instrumentos u objetos fabricados para la guerra.

20.ª— No se opondrá V.S. a la entrada y salida de los buques de ¿ ? neutrales en el puerto que V.S. bloquee.

Artículo adicional

Para la precisa inteligencia del artículo 12 de estas instrucciones, debe V.S. tener presente, que la concesión que en él se hace para que puedan salir de los puertos de Chile los buques neutrales *con un cargamento embarcado antes del bloqueo*, es en el concepto de que verifiquen la salida dentro del plazo fijado por el General de esta Escuadra, y no después de corrido ese plazo.

655

1865 octubre 10, Callao.

Méndez Núñez, comandante de la fragata Numancia *al comandante general de la Escuadra del Pacífico.*

Le informa de la llegada del Bogotá *sin ningún tipo de correspondencia y de las enormes dificultades de aprovisionamiento de carbón, además de los precios exhorbitantes que deben pagar por el mismo. Le garantiza, asimismo, el fervor patriótico de las tripulaciones.*

En 10 de octubre

E. S. Llegó el *Bogotá* y ninguna correspondencia trajo para mí ni para el Señor Ministro Plenipotenciario de S.M. Esto me hace sospechar se ha extraviado maliciosa o casualmente. El Señor Valdeavellano se presta desde luego a proporcionarme fondos sin más interés que la comisión que cobre el agente suyo en Madrid. En el *Marqués de la Victoria* se embarca el carbón que tenía la compañía inglesa y que sólo llega a 628 toneladas: creo que éste es el medio mejor de que V.E. reciba pronto una corta cantidad y el que se adquiera por separado se embarcará en los buques que se fleten. El Señor Petrié dice no puede dar carbón ahora porque no tiene ni hay en la plaza: hoy recibiré noticias positivas de si puede o no encontrarse aquí y tocaré todos los resortes para conseguirlo: si a pesar de todo no lo lograse despacharé persona de confianza para Panamá y si es preciso a California que flete buques y lo lleven y aún tomaría sobre mí la responsabilidad de remitir a V.E. las 540 toneladas que tenemos en el Pontón, quedando en reemplazarlas en primera proporción, pues comprendo que ahora lo que urge es mandar carbón a V.E. a toda costa. Me parece traería complicaciones muy graves la remisión de presas a este Puerto, pues aun prescindiendo de lo establecido por el derecho internacional sobre la materia, V.E., que conoce las circunstancias en que se halla el país, comprenderá todo lo expuesto que sería a producir graves sucesos y aún más que como sería muy difícil que yo solo pudiese atender a garantizarlas perfectamente de una sorpresa, sería muy posible fuesen objeto de ataques parciales de nuestros enemigos para incendiarlas y que si alguna vez saliese bien con alguna, no dejaría de aprovecharse para comentar el hecho de una manera que pudiera hasta cierto punto desfavorecernos; pero sobre todo me temo la posición que crearíamos al

gobierno que hoy existe en Lima, y que si cae es muy posible nos prive de los recursos de esta plaza. Creo preferible quemarlas si no pueden sostenerse en uno de los puertos del enemigo o en Cobija con cuyo gobierno importa menos estar en mejores o peores relaciones. = V.E., sin embargo, más en disposición que yo de pesar todas las circunstancias siempre dispondrá lo mejor. = Así yo como la oficialidad y gente de este buque no perdonaremos medio de ponernos a la altura de las circunstancias y caso de tener que hacer uso de la fuerza, no dudo que todos probarán que son dignos hijos de su patria y que merecen la confianza que V.E. tiene en todos. = La alocución de V.E. que pedí al *Marqués de la Victoria* fue leída por mí a la guarnición y tripulación y yo no encuentro palabras para explicar a V.E. el entusiasmo que ha despertado en todas las clases. = En este buque E.S. nadie será sordo a la voz de la patria y las penalidades y trabajos, serán siempre muy inferiores a la voluntad que hay en todos de vencerlos. La compañía de vapores ingleses nos ha cargado a razón de 25 pesos chilenos la tonelada de carbón que los buques tomaron en Caldera. El precio me ha parecido exhorbitante, pero así he tenido que pagarlo pues creo no sería conveniente el establecer en la actualidad cuestiones de esta especie. = Según las noticias que recibí de las personas que comisioné al efecto, creo podré remitir a V.E. pronto carbón aunque a precios muy subidos, y que no bajarán de 23 pesos tonelada más el flete y dando un salvoconducto al buque que lo lleva por si alguno lo encuentra cargado de trigo no le ponga impedimento. Yo no repararé en precios ni en medios pues lo que interesa es la prontitud. Los tubos de los destiladores no han llegado. A la *Covadonga* he prevenido lo que V.E. me ordenaba respecto a su viaje. El «*Marqués*» procuraré salga lo más pronto posible y veré si me es posible tome más carbón, dejando aquí los víveres que podrían ir en un buque de vela. = De política nada notable, y la excitación ha bajado bastante por más que los chilenos se muevan. = Dios, etc.

Folio 179 y vuelta.

656

1865 octubre 11, Callao.

Méndez Núñez al ministro de Marina.

Le informa de las negociaciones que ha emprendido para obtener el dinero preciso para el pago del carbón, así como de la necesidad de que la Escuadra tenga crédito abierto en Lima y Panamá para poder abastecerse sin problemas. Sugiere la conveniencia de remitir buques con carbón y víveres desde Europa.

En 11 de octubre de 1865

E. S. Con arreglo a lo dispuesto por el Exmo. Sor. Comandante General de la Escuadra, he visto al Sr. Valdeavellano el cual convino en facilitarme por lo pronto 50.000 pesos fuertes y después me irá dando algo más, pero teniendo que remitir a la Escuadra de todo lo que aquí pueda encontrar y particularmente víveres y carbón, es más que posible tenga que recurrir a otras personas. El medio será en general girar sobre el tesoro, para que pague o bien en letras sobre Londres o en efectivo en Madrid, según se convenga y el interés lo mejor que pueda conseguirse y los plazos según las circunstancias a 15 días o un mes vista. Es de la mayor importancia que estos giros se hagan efectivos con la mayor exactitud, pues la menor demora en el pago destruiría por completo nuestro crédito en la plaza y sería imposible obtener dinero bajo ninguna condición. Como es muy posible y aun probable que esto se prolongue y para el efecto también posible de que teniendo que emplear fuertes cantidades no pueda suministrarlas la casa de comercio antedicho, creo indispensable que la Escuadra tenga crédito abierto en Lima y Panamá al menos para 150.000 pesos mensuales en cada punto, pues si las circunstancias políticas de estos países nos privan de poder tomar fondos en un punto, poder contar tomarlos en otro. Esto será oneroso para el Estado, pero lo excepcional de nuestra situación lo exige así en mi concepto y con urgencia. El Señor Valdeavellano me dice que si el Gobierno deposita en Londres en casa del súbdito español Don Francisco García Gastón, mensualmente la suma que tenga por conveniente, recibido el aviso de dicho señor aquí por la casa de Valdeavellano girará sobre él y entregará a la Escuadra el producto de los giros. Es en mi sentir el medio más económico para el Tesoro. Todas las probabilidades parecen ser de que las operaciones duren largo tiempo y como pudiera la Escuadra verse sin poder encontrar recursos en el Pacífico me parece también conveniente la remisión de carbón y víveres desde Europa, e inmediatamente debiendo los buques venir consignados a Valparaíso de tal manera que si la Escuadra no está allí sigan los buques a encontrarla sin peligro de caer en manos de cruceros enemigos, para lo cual es necesario no sólo que vengan en bandera extranjera sino que la consignación sea a persona extranjera también y de bastante confianza para tan delicada materia, y que venga en cada buque una persona que pueda resolver con acierto el puerto a donde haya de dirigirse. Tal vez yo me extralimite haciendo a V.E. estas observaciones, mucho más cuando va correspondencia del General de la Escuadra, pero es la razón que yo creo que en esta plaza escasearán muy pronto los recursos y que por otra parte podría fácilmente haber un cambio político que hiciese caer el actual gobierno del Perú, en cuyo caso regularmente se uniría el Perú a Chile, para hostilizarnos. Sin embargo, debo advertir a V.E. que ignorando por completo el plan de operaciones que se propone el General para lo sucesivo si Chile no da la satisfacción que se le exije, y suponiendo dará noticia de él al gobierno, V.E. en vista de él y de mis observaciones podrá resolver lo que conceptúe más acertado. = Todo lo que tengo el honor de manifestar a V.E. para su conocimiento y resolución. = Dios, etc.

Folio 141 vuelto y 142 (medio).

657

1865 octubre 12.
Cónsul de S.M. en Southampton al ministro de Marina.
Telegrama en el que le informa sobre la guerra con Chile, el bloqueo de sus costas y el estado del comercio internacional.

En 12 de octubre de 1865

Señor Cónsul de S.M.C. en Southampton. — Parte telegráfico:

Al Excmo. Señor Ministro de Marina =Guerra con Chile=.

El General Pareja bloquea sus puertos y costas. Mucha excitación y decisión por la guerra en Valparaíso y Santiago. Chile envía patentes de corso contra nuestro comercio a diferentes puntos. El Comercio extranjero se muestra hostil a España. Los buques españoles han hecho varias presas. = En el Perú no hay novedad; la posición del gobierno es mejor que en la anterior quincena. = Dios, etc.

Folio 247 vuelto.

658

1865 octubre 12, Callao.
Comandante de la fragata Numancia *al ministro de Marina.*
Informa del estado político del país y de la llegada de un vapor de Valparaíso con patentes de corso contra España, especialmente para perseguir el comercio de Cuba, de lo que informa al comandante general del apostadero de La Habana. Continúan las dificultades para el aprovisionamiento y pago del carbón.

En 12 de octubre de 1865

E. S. El estado político del país poco o nada ha variado en la última quincena; sin embargo, si el gobierno puede dominar la excitación que hoy existe por los asuntos de Chile, creo que la revolución sucumbirá falta de recursos, pues todo lo recibía de aquel país. Las fuerzas de la revolución están en Chincha alta y se dice marchan sobre la Capital, pero las del Gobierno parecen ser muy superiores en número y calidad. Es posible que obligados por las circunstancias se decidan aquellos a dar una batalla a todo riesgo. Gamio con las fuerzas de Arequipa se ha declarado neutral. En el último vapor de Valparaíso han llegado los comisionados que Chile envía a los diferentes gobiernos para suscitarlos dificultades. Parecen llevan patentes de corso para repartirlas a todas partes contra nosotros y muy en particular en los Estados Unidos para perseguir el comercio de Cuba. De esto doy aviso al

Excmo. Sr. Comandante General del Apostadero de la Habana. = De Chile nada puede saberse más moderno que las noticias que dé a V.E. el Excmo. Sr. Comandante General de la Escuadra. Hay en Valparaíso y Santiago grande entusiasmo y decisión por la guerra, y aun el comercio extranjero se nos muestra hostil. He podido comprar 1.000 toneladas de carbón para remitir a la Escuadra, cuyo importe giraré sobre el Tesoro: pero temo que aquí escaseen muy pronto los recursos. = Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. en cumplimiento de mi deber. = Dios, etc.

Folio 142.

659

1865 octubre 12, Callao.
Méndez Núñez al ministro de Marina.
El comandante de la fragata Numancia *pide clemencia para dos guardiamarinas a quienes se les puso una nota equivocada, haciéndose responsable de lo sucedido por no haber revisado bien los papeles antes de la firma del presidente y los vocales de la junta.*

En 12 de octubre de 1865

E. S. Con el más vivo sentimiento y pena me dirijo a V.E. pidiéndole tenga a bien inclinar el ánimo de S.M. a que se digne dispensar una falta que puede ocasionar graves perjuicios a dos jóvenes que empiezan su carrera y ninguna culpa tienen en lo acaecido. = Es el caso E.S. que los guardias marinas de 2.ª clase Don Julián Ordóñez y Don Rafael López, de cuyo examen para 1.ª fui presidente, han sido clasificados por la Junta con nota de «mediano» en las materias 4.ª, 5.ª, 6.ª y 7.ª en la inteligencia de que aprobaban habiéndose equivocado el secretario al leer el Reglamento tomando la 3.ª nota en lugar de la 2.ª como una de las que aprobaban según se acordó por la Junta, y no expresando en el acta la circunstancia de haber sido aprobados según se notificó a los interesados en presencia de todos los guardias marinas de la Escuadra. = Yo sé, Excmo. Señor, que no me servirá de disculpa lo dicho pues considero muy grave, gravísima la falta de que el Presidente y vocales hayan firmado los documentos sin inspeccionarlos minuciosamente comparándolos con los artículos del Reglamento; pero repito, Excmo. Señor, que toda la falta es mía y yo recibiré con sumisión el castigo que por ella se digne imponerme S.M.: mas no es justo que por mí padezcan los expresados jóvenes y por ello vuelvo a rogar a V.E. que en vista de todo tenga a bien, ruego a V.E. interceda con S.M. para que se digne considerar aprobados a los referidos jóvenes, pues tal ha sido la intención de la Junta y así se les hizo saber delante de sus compañeros y nada hubiese sabido yo de la equivocación a no ser por una comunicación del Director del Colegio en que

manifiesta los considera desaprobados. = Honda es mi pena, Excmo. Señor, al tener que dar a V.E. cuenta de mi grave falta, pero todo lo prefiero a dar disculpas que no serían exactas con objeto de evitar el castigo que ella merece. = Dios, etc.

Folio 142 vuelto y 143.

660

1865 octubre 12, Callao.
Méndez Núñez, comandante de la fragata Numancia *al ministro de Marina.*
Avisa de la conveniencia de acordar una contraseña en caso de que se envíen buques con efectos para la Escuadra y de la hostilidad del comercio extranjero, por lo que lo descarta como correo.

En 12 de octubre de 1865

E. S. Creo sería muy conveniente que si vienen algunos buques con efectos para la Escuadra desde Europa, largasen al avistar cualquiera de ellos una contraseña a un tope convenida de antemano y de que podía darse aviso por el Correo. = Debo advertir a V.E. que así la compañía de vapores ingleses que conduce el Correo, como el comercio todo extranjero, nos es muy hostil y que por consiguiente la correspondencia de oficio no puede en manera alguna fiárseles sin tomar todas las precauciones para que ignoren como viene. = Dios, etc.

Folio 143.

661

1865 octubre 16, Callao.
Comandante de la fragata Numancia *al comandante general de la Escuadra del Pacífico.*
Le informa del próximo envío de los pertrechos pedidos por el comandante con el Marqués de la Victoria. *Informa de las dificultades sufridas para conseguir carbón, así como de la escasez del mismo y del acaparamiento que realizan los comerciantes en espera que suba de precio.*

En 16 de octubre

E. S. El vapor *Marqués de la Victoria* conducirá los efectos cuyo pedido he recibido por conducto de V.E. y el resto del carbón que quedaba en poder de la Compañía inglesa y eran 628 toneladas inglesas: tuve que tomar la determinación de que embarcase ésta para que pudiese salir con más prontitud, pues V.E. sabe muy bien que nadie más que la Compañía puede hacerlo con

rapidez y además porque 1.000 toneladas mezcladas con Cardiff y Newcastle que se compró en tierra por segunda mano es bastante bueno y, si se hubiese dicho era para un buque nuestro, su dueño probablemente hubiese puesto dificultades: estas 1.000 toneladas se están embarcando en dos buques; uno de ellos, el 1.º que salga, lo mandaré a Cobija para que entregue allí a la *Berenguela,* cargará como 540 toneladas; el otro irá a Caldera; después de éste no hay que contar más que con el que se compre a flote que por ahora sólo se ha tomado 600 toneladas de Newcastle de un buque que no ha llegado todavía, y que si llega a tiempo servirá para el *Falcon;* como aquí sólo recibe carbón de Cardiff la Compañía, y sólo por casualidad podría adquirirse de aquella clase, casi todo el que se enviará a V.E. probablemente será de Newcastle; el precio del comprado hasta ahora es 22 pesos tonelada puesto a bordo y después los fletes que serán muy caros. = El que ha proporcionado el adquirido ya, es el Señor Don José Sordio, súbdito español, y que se ha manejado en este asunto con una actividad y desprendimiento dignos de recomendación. = Temo que para lo futuro se haga difícil la remisión de carbón, pues el que hay en tierra en depósito que no pertenece a la Compañía, ya no lo quieren vender esperando que ha de subir mucho de precio. = Hoy, y procedente de Caldera, con oficio del Comandante de la *Blanca* entró en este puerto la *Vascongada* con bandera mercante: por ahora ninguna reclamación hizo la Capitanía del puerto, no sé si ofrece alguna dificultad para descargarla. = Este buque que el Cónsul abanderará lo entregaré bajo recibo a su dueño, Don Agustín Lecanda, para que lo tripule. Y tengo el honor de ponerlo en conocimiento de V.E. para su noticia y en cumplimiento de mi deber. = Dios, etc.

Folio 180.

662

1865 octubre 17, Callao.
Méndez Núñez al comandante general de la Escuadra del Pacífico.
Informa de la búsqueda de la esposa de un refugiado español del Marqués de la Victoria *y de sus cuatro hijos en algún buque de la Escuadra o extranjero.*

En 17 de octubre

Nº 35 E.S. El individuo José Jurado, refugiado español que vino en el vapor *Marqués de la Victoria,* se me ha presentado suplicándome diga a V.E. que si se ha refugiado en algún buque de la Escuadra o extranjero su esposa Josefa Pineda con 4 niños, se digne V.E. disponer sean trasladados al Callao para poder presentarles auxilio, porque con su precipitada salida ignora su paradero. = Dios, etc.

Folio 180 vuelto.

663

1865 octubre 19, Callao.
Méndez Núñez al comandante general de la Escuadra del Pacífico.
Informa de la salida del Marqués de la Victoria *aunque no esté completamente cargado para que el comandante de la Escuadra reciba la correspondencia del ministro de Estado lo más pronto posible. Da cuenta, asimismo, del envío de dos buques con carbón y pabellón extranjero.*

En 19 de octubre

Reparada la avería del *Marqués de la Victoria* y embarcados los efectos que V.E. pedía he dispuesto salga en la noche de hoy aun cuando le falta una pequeña cantidad de carbón para abarrotar sus carboneras, porque considero de la mayor urgencia que V.E. reciba la correspondencia del Ministerio de Estado llegada en el último correo. Esta es la razón porque prevengo a su Comandante haga el viaje directamente y que a su regreso a ésta deje en Coquimbo y Caldera los efectos que lleva para la *Berenguela* y *Blanca*. = De un día a otro saldrán para Caldera y Coquimbo los buques que llevan el carbón comprado por el Señor Serdio: el llamado *Domitila*, con pabellón italiano, de 530 toneladas, irá a Coquimbo y a su aproximación largará la contraseña: grimpolón azul con las iniciales S.V. blancas; y el otro, también italiano, llamado *Pedro*, de 480 toneladas, irá a Caldera y a su aproximación pondrá una correta roja. = Van en el «*Marqués*» 16 hombres, un oficial y un Guardia Marina de esta dotación; no mando más por ahora porque tengo otro oficial Guardia Marina y 10 hombres en el *Venecia*, y ocho en la *Vascongada*, lo que disminuye nuestra tripulación ya no muy sobrada. = De política nada ocurre de particular. La noche pasada salieron la *Apurimac* y *Callao* para el S. y regresaron hoy. Ignoro el objeto de la salida. Los chilenos trabajan mucho pero el Gobierno los contiene y ha prohibido a la prensa seguir ocupándose de la cuestión española con Chile en los términos furibundos que lo hacían. Tan luego llegue la *Falcon* la cargaré con el carbón adquirido por Lecanda y creo que antes de 4 días podrá salir la *Venecia* con 250 toneladas del que tenemos depositado en el Pontón. = Procuraré también mandar en la *Falcon* si encuentro Capitanes y tripulantes para las presas. Se han adquirido y depositado en la *Valenzuela* 20.000 libras de arroz que completan dos meses para toda la Escuadra. = Acaba de entrar el vapor del S. en el cual vienen varios españoles huyendo de Pisagua en donde han sido atacados por varios chilenos y dirigen a V.E. las exposiciones que incluyo. Las fuerzas de la revolución avanzan y se espera el pronto desenlace de los sucesos que se desarrollan hace tiempo en esta República. = Dios, etc.

Folio 180 vuelto y 181.

664

1865 octubre 20, Callao.
Comandante de la fragata Numancia *al comandante del* Marqués de la Victoria.
Da instrucciones para su navegación.

En 20 de octubre de 1865

Sr. Comandante del *Marqués de la Victoria.*

Estando Vd. listo para emprender navegación, saldrá Vd. con la brevedad posible y se dirigirá directamente al puerto de Valparaíso en donde encontrará Vd. a S.E. Es de la mayor importancia su pronta llegada de Vd. a aquel puerto, por consiguiente navegará a toda máquina y no tocará en ninguno de los puertos intermedios. A su regreso de Vd., si así lo dispone S.E., entregará Vd. en Coquimbo y Caldera la correspondencia y efectos que lleva Vd. para los buques allí estacionados. = Aun cuando no creo que el enemigo pueda disponer de ningún buque de vapor armado que pudiera encontrar a Vd., navegará sin embargo con todas las precauciones convenientes en tiempo de guerra, navegando a lo menos a 20 leguas de la costa hasta montar la Isla de Sangallán, desde ella y después de navegar 60 millas al Sur podrá Vd. gobernar directamente sobre Valparaíso. = Si encontrase Vd. buques mercantes que le larguen su bandera podrá Vd. contestar con la francesa para que nadie pueda dar noticia positiva de haber encontrado a Vd. Si Vd. fuese atacado se defenderá hasta el último extremo, y en último caso llevará Vd. siempre preparada la correspondencia para arrojarla al agua antes de que caiga en poder del enemigo con peso suficiente para que se sumerja inmediatamente. = Todo lo que manifiesto a Vd. para su exacto cumplimiento reencargándole a Vd. la conveniencia de su pronto arribo al lado de S.E. y entrega de la correspondencia. = Dios, etc.

Folio 248 y vuelta.

665

1865 octubre 20, Callao.
Méndez Núñez al comandante general de la Escuadra del Pacífico.
Avisa del retraso sufrido por el Marqués de la Victoria *debido a una avería. Dispone el envío de los buques con pabellón extranjero.*

En 20 de octubre

E. S. En el día de ayer no pudo concluirse el eje del *Marqués de la Victoria* y por consiguiente tuvo que demorar la salida. Considerando que V.E. estará expuesto a no recibir carbón alguno hasta la llegada del *Falcon* y que, por otra parte, como las fragatas de Caldera y Coquimbo están fondeadas su

consumo será mucho menor, he dispuesto que la *Domitila* vaya a Coquimbo y después que rellene sus carboneras la *Berenguela* remita el sobrante a Caldera, y el *Pedro* irá directamente a Valparaíso, siguiéndole la *Venecia*, que espero poder hacer salir dentro de 4 días. Y tengo el honor de manifestarlo a V.E. para su conocimiento y espero merezca su aprobación. = Dios, etc.

Folio 181.

666

1865 octubre 20, Callao.
Méndez Núñez al comandante general de la Escuadra del Pacífico.
Avisa de su inmediata salida para apresar a los buques Esmeralda *y* Maipú *a la altura de las Chinchas.*

En 20 de octubre de 1865

E. S. Habiendo tenido avisos con todos visos de probabilidad de que la *Esmeralda* y *Maipú* se hallaban a la altura de las Chinchas y que se trata de que uniéndose a los buques revolucionarios nos hostilicen, salgo inmediatamente con objeto de apresarlos si realmente se hallan por allí, e inmediatamente regresaré a esta bahía para activar el envío de carbón a V.E. = Dios, etc.

Folio 181 vuelto.

667

1865 octubre 20, Callao.
Méndez Núñez al ministro de Marina.
Comunica las últimas novedades de la situación de la Escuadra.

En 20 de octubre

E. S. En el Correo que ha llegado ayer de Chile, no he tenido correspondencia del Comandante General, pero por los pasajeros se sabe no ocurría novedad continuando el bloqueo de los puertos. Aquí han entrado dos presas sin que el gobierno haya puesto por su parte ningún obstáculo. Dentro de dos días mandaré dos buques con carbón para la Escuadra y trabajo en la actualidad en preparar más cargamentos que sólo podrán conseguirse a subidos precios. Como aunque el correo sale mañana por la noche, recibo aviso de Lima de mandar la mía al Señor Ministro de Francia a la mayor brevedad no puedo extenderme en más pormenores por no exponerme a perder la oportunidad de dar noticias de la Escuadra al Gobierno de S.M. Las tropas del Gobierno del Perú han conseguido una pequeña ventaja sobre la vanguardia del ejército de la Revolución. Hoy mismo sale el *Marqués de la Victoria* con la correspondencia para el General. Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. para su noticia y en cumplimiento de mi deber. = Dios, etc.

Folio 143 y vuelta.

668

1865 octubre 23, Callao.
Comandante de la fragata Numancia *al comandante general de la Escuadra del Pacífico.*
Relata cómo le llegaron las noticias de la existencia de los buques chilenos Esmeralda *y* Maipú *que, al parecer, hacían peligrar la comunicación entre este puerto y la Escuadra. Da cuenta detallada de su salida de reconocimiento y del mal estado de la* Numancia.

En 23 de octubre

E. S. A las 8½ de la noche del 20 llegó a bordo el Capitán Zailhads de la barca francesa *Guipuzcoana* procedente de Chinchas, y con el mayor sigilo me manifestó que un español llamado Valdés, avecindado en Chinchas, le había encargado poner en mi conocimiento que en la del 13 habían estado a la altura de las Chinchas los buques chilenos *Esmeralda* y *Maipú* cuyos comandantes habían comunicado con Pisco y sus botes habían sido remolcados a la mar por el vapor *Tumbes*: que estas noticias las sabía por un marinero del mismo *Tumbes*. Combinadas estas noticias con otras recibidas por distintos conductos, y temiendo por la seguridad del *Marqués de la Victoria* que debía salir para Valparaíso creí necesario hacer una descubierta con objeto de pasar a 20 ó 30 millas de distancia de Chincha baja, luego al sur y reconocer la bahía de la Independencia y regresar siempre a la misma distancia de las Chinchas. Así lo verifiqué sin encontrar nada que pudiera despertar mis sospechas, no habiendo visto más que la corbeta *Unión* que viniendo del Sur se dirigía a Pisco. Creyendo asegurado el paso del *Marqués de la Victoria* sin peligro regresé a este puerto sin novedad en la mañana de hoy. En esta pequeña campaña he adquirido la triste convicción de que el buque ha perdido notablemente su andar y de una manera inquietante, pues cuando antes con 6 calderas y haciendo 45 revoluciones nunca bajó de 10 millas, ahora, en las mismas circunstancias, apenas llega a 7 y con 4 calderas de 4 a 5 millas. Al día siguiente de mi salida se recalentó un cojinete del eje en términos que hubo que desarmarlo y de esta ocurrencia doy cuenta a V.E. por separado. A mi llegada a ésta sigue diciéndose que los buques chilenos estuvieron sobre Chinchas y aún que tal vez se encuentren hoy fondeados en algún puerto del Perú: esto es posible y que su objeto sea que unidos a corsarios que dicen haber despachado traten de cortar los auxilios que desde aquí salen para la Escuadra. Siento no tener aquí algún buque a propósito para crucero para vigilar este servicio tan incompatible con las circunstancias de la *Numancia*. = Dios, etc.

Folio 181 vuelto y 182.

669

1865 octubre 25, Callao.
Méndez Núñez al capitán de la barca italiana Domitila.
Da instrucciones para su navegación a los puertos de Coquimbo y Caldera para abastecer de víveres y carbón a los buques españoles.

En 25 de octubre 1865

Instrucciones para el Capitán de la barca italiana *Domitila.*

En el día de hoy saldrá Vd. para Coquimbo en donde entregará a la orden del Comandante del buque español que bloquea aquel puerto, el carbón y aceite que necesitase del que Vd. conduce por cuenta de la Escuadra de que tomará Vd. recibo. Tan luego concluya Vd. la entrega se dirigirá a Caldera en donde entregará Vd. el resto al buque de la escuadra que encontrare allí, también bajo el recibo correspondiente. = El Comandante del bloqueo en Caldera proporcionará a Vd. el lastre preciso para navegar. Si en su navegación encontrase algún buque que se reconociere, presentará únicamente la carta que lleva consignado el buque a Cobija para donde va despachado, ocultando cuidadosamente así estas instrucciones como las comunicaciones que lleva. A su aproximación a los puntos bloqueados largará Vd. un grimpolón azul con las iniciales S.V. blancas. Yo espero del celo y patriotismo de Vd. que verificará esta comisión con toda la prontitud e interés que es de esperar en un buen español.

Folio 248 vuelto y 249.

670

1865 octubre 25, Callao.
Méndez Núñez al comandante de la barca Venecia.
Le encarga del mando del convoy durante su ausencia.

En 25 de octubre de 1865

Al Comandante de la barca *Venecia*

Durante mi ausencia, que será corta, y si hubiese salido el *Marqués de la Victoria,* se encargará Vd. de resolver cualquier dificultad que ocurriese en los buques del convoy y proveerá Vd. a que se observe en ellos la debida vigilancia. = Dios, etc.

Folio 249.

671

1865 octubre 26, Callao.
Méndez Núñez al comandante de la barca Venecia.
Da instrucciones sobre su navegación al puerto de Valparaíso para ponerse a disposición del comandante general de la Escuadra.

En 26 de octubre

Al Comandante de la barca *Venecia.*

En la noche de hoy saldrá V.S. para Valparaíso y se pondrá V.S. a disposición del E.S. Comandante General de la Escuadra. Como sería posible que el enemigo tuviese en la mar algún crucero, procurará V.S. navegar de manera que no despierte sospecha alguna en cuanto al buque ni a su destino; para lo primero, después de salir, hará Vd. pintar de negro el verduguillo blanco que tiene en la actualidad, así como también el letrero y adornos de popa y las encapilladuras; siempre que algún buque le largue a Vd. al paso su bandera contestará Vd. con la hamburguesa sin largar la de guerra nacional y gallardete, a no ser a la vista de algún buque de la Escuadra o de enemigo que le ataque a V.S. En el último caso V.S. hará uso de todos los medios que sugiera para dejar bien puesto el honor del pabellón, no olvidando que por muy escasos que aquellos sean, muchas veces la constancia y la audacia, bien dirigida consiguen el triunfo de la fuerza material. En cuanto a la derrota nada tengo que decir a V.S., pues dependerá de los tiempos que V.S. encontrare, pero le recomiendo siga con constancia la vuelta de afuera hasta encontrar los vientos del SE. al E. que le harán adelantar más camino que navegando por tierra, en donde generalmente sólo se encuentran vientos más o menos frescos del Sur. = Dios, etc.

Folio 249 vuelto.

672

1865 octubre 26, Callao.
Méndez Núñez al comandante general de la Escuadra del Pacífico.
Comunica la salida de las barcas Venecia *y* Domitila *con carbón para la Escuadra, y anuncia la próxima salida del* Pedro *con el mismo propósito. Informa del estado de la revolución.*

En 26 de octubre

En el día de hoy sale para Valparaíso la barca *Venecia* cargada de carbón del que estaba depositado en el pontón del Señor Lostanau; no lleva otros géneros por mi deseo de que salga inmediatamente y después porque su poco tonelaje no permite ocupar mucho espacio, mucho más cuando tiene que conservar el lastre para navegar a la vuelta. Ayer salió la *Domitila* con 560 toneladas de carbón y una

pipa de aceite para Coquimbo y Caldera, dentro de breves días lo hará la *Pedro* para Valparaíso, las dificultades para el embarco del carbón son grandes y esto atrasa la salida de los barcos. No mando mi correspondencia por este buque por considerar que antes tal vez llegará a esa la *Falcon* que ha entrado hoy y empezará inmediatamente a cargar. Los buques que se fletan no quieren hacerlo sin que antes se les asegure lastre para la vuelta, si V.E. no puede proporcionárselos, podrá dejarles a bordo la cantidad de carbón que juzgue conveniente. También exije el compromiso de abonar su valor caso de ser apresado por corsarios chilenos, y nadie ya fletaría sin suscribir a estas condiciones. = De mi última campaña dará a V.E. noticia el Comandante de la *Venecia*. Nada encontré que pudiese infundir sospechas sobre la presencia en estas aguas de los buques chilenos. = Las tropas revolucionarias avanzan; están en Chilca y hoy salió el Presidente a ponerse a la cabeza del ejército: se cree que el domingo próximo será la batalla, y me temo mucho que el triunfo sea de la revolución. = La *Venezuela* no está en estado de salir a la mar; en consecuencia trato de encontrar buque apropósito para embarcar los víveres, y que esté en estado de salir si necesario fuese. = Dios, etc.

Folio 182 y vuelta.

673

1865 octubre 27, Callao.
Cónsul de S.M. en Southampton al ministro de Marina.
Telegrama en el que le informa de la situación del bloqueo de Chile y de la próxima batalla del Perú.

En (ídem) 27 de octubre

Sr. Cónsul de S.M. en Southampton. Parte Telegráfico. = Al Señor Ministro de Marina. = Continúa en bloqueo en Chile sin novedad. = La salud de la Escuadra sin novedad. En el Perú debe darse la batalla de un momento a otro. = El Presidente salió a ponerse a la Cabeza del ejército. = El enemigo a 8 leguas de la Capital. = Se teme motín en Lima.

Folio 248.

674

1865 octubre 27, Callao.
Comandante de la fragata Numancia *al ministro de Marina.*
Traslada la correspondencia del comandante general de la Escuadra del Pacífico e informa sobre la situación política de Chile y Perú.

En 27 de octubre

E. S. Ayer llegó el transporte *Falcon* con la correspondencia del general que tengo el honor de acompañar a V.E. por el vapor inglés *Pacific*. Recibí también, abiertas, las que llevan los números 65 y 66. = Ellas enterarán a V.E. de lo que pasa en Chile sin poder añadir otra cosa por mi parte que según he visto en los periódicos, el gobierno de aquel país ha mandado reunir a todos los españoles en Santiago con el ánimo deliberado de tomar represalias si hubiese bombardeo. = En esta República las cosas están muy críticas: el Presidente salió ayer a ponerse a la cabeza del ejército, y de un momento a otro se prepara la batalla decisiva. Hay serios temores de que se perturbe en Lima el orden por los manejos de los chilenos que trabajan mucho en este sentido. Se dice muy generalmente aquí y en Chile que han venido oficiales de marina y gente de aquel país con objeto de apoderarse de los buques peruanos y con ellos atacar a nuestros buques que hoy se hallan diseminados por las necesidades del bloqueo. Estoy sobre aviso y listo para salir sobre ellos a la primera noticia positiva que tuviese de que verificasen formar causa común con Chile. Antes de ayer salió la barca *Domitila* con 560 toneladas de carbón para Coquimbo y Caldera, y ayer la barca *Venecia* al mando del *Marqués de la Victoria* con 250 toneladas para Valparaíso dentro de breves días saldrán dos buques más y enseguida lo hará la *Falcon* que también llevará la correspondencia. = Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. para su noticia y en cumplimiento de mi deber. = Dios, etc.

Folio 143 vuelto.

675

1865 octubre 29, Callao.
Comandante de la fragata Numancia *al comandante de la fragata* Blanca.
Avisa de la posible presencia de oficiales de la Marina chilena que intentan apoderarse de buques peruanos para atacar a los españoles.

En 29 de octubre

Sr. Comandante de la fragata *Blanca*.

Corre mucho la voz de que algunos oficiales de marina chilenos han venido con marinería de aquel país con objeto de apoderarse de los buques peruanos revolucionarios y con ellos atacar a algunas de las fragatas españolas, fijándose particularmente en la del digno mando de V.S. Aunque yo no creo se atrevan a poner en ejecución semejante plan, sin embargo, estoy prevenido para salir a la primera noticia positiva que tenga de ello para en tal caso hacerles sufrir su digno castigo; pero como quiera que estando ellos a barlovento y pudiendo llegar el caso de que se retardase la noticia aquí; no es conveniente cojan a V.E. desapercibido, aprovecho la salida del vapor para Cobija y avisar a V.S. de estos planes y que si tienen proporción lleguen a noticia del comandante de la *Berenguela*. Dios, etc.

Folio 250.

676

1865 noviembre 5, Callao.
Méndez Núñez, comandante de la fragata Numancia *al comandante general de la Escuadra del Pacífico.*
Informa de las enormes dificultades que tienen que superar para abastecer de carbón y víveres a los buques de la Escuadra, y de la situación de la revolución en Perú y Chile.

E. S. Con grandes dificultades estamos luchando aquí para poder abastecer de carbón a la Escuadra, y no por que falte éste, ni porque el gobierno ponga trabas, pues sucede todo lo contrario sino porque no se encuentran buques que quieran fletarse porque los chilenos han hecho generalizar la voz de existencia de corsarios y todas las tripulaciones al ver embarcar carbón sospechan es para la Escuadra y huyen de los buques por temor a aquellos. Otra de las grandes dificultades es la escasez de embarcaciones, no pudiendo en muchas circunstancias hacerlo con las nuestras por la necesidad de ocultar o al menos disimular lo posible que el carbón es para nosotros. Sin embargo, después del *Domitila* salió la *Venecia* y después el *Scalduna,* al cual se le huyeron tres tripulaciones y el *Pedro,* cuya partida se retardó mucho por idénticas dificultades, saldrá probablemente mañana: estos tres van a Valparaíso. Yo ruego a V.E. crea no se omite medio alguno de activar la salida de expediciones pero sólo podemos confiar en despachar pronto a nuestros propios buques, y ni me queda el recurso aun de comprar buques porque no podría tripularlo, pues yo no podría dar idea a V.E. del terror que inspiran entre los marineros mercantes, las noticias verdaderas o falsas de corsarios chilenos, siendo lo más vergonzoso que tenemos que contar en este número a los mismos españoles. En el *Falcon* además del carbón se han reemplazado los víveres que entregó a la Resolución y los demás pedidos, lleva además efectos de rancho para oficiales. De Panamá se han recibido 39 barriles de tocino y 29 medios barriles, y según dice el Señor Zeltner vendrán los demás: en la plaza no había hasta ahora, pero se está a la mira para adquirir los que se presenten. De arroz hay acopiados para dos meses, no habiendo encontrado café, chicharros ni garbanzos; éstos se han sustituido con más arroz. La *Vascongada,* que creo ya haber dicho a V.E. ha sido entregada al Señor Lecanda bajo recibo respondiendo por su valor, y el de la carga, todavía no ha podido concluir de descargar y la destino para embarcar el vino que ya llegó y si puedo todos los demás víveres que hay en la *Valenzuela,* pues ésta no puede absolutamente salir a la mar, y yo desearía estar preparado para todo lo que pueda suceder. = Yo he reemplazado en carboneras el combustible consumido en mi última expedición. Mucho es el trabajo material que pesa sobre la tripulación de este buque pero lo sobrelleva con alegría y entusiasmo conociendo que trabajan para proporcionar recursos a sus compañeros. Se encargó la galleta que saldrá a 9 pesos quintal de 1.ª calidad, aunque algo cara, hay que tener en cuenta el estado excepcional de la plaza: creo podrá estar lista antes de un mes. = Es indudable que la *Esmeralda* y el *Maipú* estuvieron el 29 de octubre dos horas en las Chinchas y volvieron a salir con rumbo al O. pero según mis noticias el 30 estaba el

Maipú al S. de Sangallán, y se le vio reconociendo un gran buque de tres palos desarbolado del mastelero de velacho: supongo sería para ver si traía carbón, pues parece están escasos de él. Se me asegura que el contador de la *Esmeralda* está en Lima y que ésta pasó para el N. Estoy tratando de endilgarlo por todos los medios que me sea posible. Dícese también que habían echado a pique al *Marqués de la Victoria* sobre Cobija lo cual no es posible, pues para nada tenía que acercarse a dicho puerto, yendo como iba directamente a Valparaíso. Por mis comunicaciones reservadas se enterará V.E. del estado del país y del paso dado por el Señor Ministro de España. La *Apurimac* atacó a la Escuadra revolucionaria en Chilca, pero sin ningún resultado. Los ejércitos mirándose mutuamente y sin atreverse a atacar a una hora y media de Lima; en dicha ciudad y el Callao una situación violentísima. Creo sería muy conveniente que los buques de la Escuadra tomasen a bordo los víveres del *Falcon* y *Marqués* que ocupan mucho espacio. Este último convendrá que en sus travesías haga una derrota especial, pues indudablemente se le sigue la pista, y aunque yo siempre que pueda haré salidas y todo lo posible por adquirir noticias que me indiquen dónde podré encontrar a los buques chilenos, conceptúo todo lo difícil que me será dar con ellos con esta clase de buque sólo apropósito para salir a tiro hecho. También se me asegura que los buques peruanos de la revolución, si ésta triunfase, han determinado sus jefes y en particular el Señor Montero unirse a los chilenos para atacar a este buque o a la *Blanca:* sin embargo, hasta el día nada hay que pruebe que los jefes de la revolución quieran presentársenos hostiles, pues nada han publicado respecto a nuestro estado de guerra con Chile, y es lo cierto que los atentados preparados en Lima contra la Legación son enteramente obra de los chilenos allí residentes dirigidos por el Señor Santa María, a quien el gobierno persigue y que hoy está oculto. = Dios, etc.

Folio 182 vuelto, 183 y vuelta.

677

1865 noviembre 8, Callao.
Comandante de la fragata Numancia *al comandante general de la Escuadra del Pacífico.*
Comunica los últimos acontecimientos del Callao, agravados por la ausencia de noticias de Lima. Insiste en las dificultades que representa el aprovisionamiento de los buques de la Escuadra en estas circunstancias.

En 8 de noviembre

E. S. Hace tres días que el Callao está entregado a la más completa anarquía, y sin tenerse absolutamente noticias de Lima. Es el caso que en la madrugada del seis se cortó el telégrafo y se alborotó la población tirándose también algunas piedras a nuestro bote de rancheros que estaba en el muelle aunque

sin haber lastimado más que al contramaestre ligeramente en una mano. Mas lo mandé un oficial a dar cuenta al prefecto de esta ocurrencia y preguntar si había o no seguridad para enviar bote, pues por mi parte deseaba evitarle un conflicto. Ya no se encontró al Prefecto en su casa, pues se encerró en el fuerte con la poca fuerza que tenía y no se le pudo hablar. Poco después se dijo que en Lima habían entrado las fuerzas revolucionarias pero el caso es que ahora mismo no se sabe de cierto qué es lo que por allí pasa: la población, entregada a sí misma, se entregó la noche del 6 a desórdenes lamentables, saqueando gran parte de los almacenes y tiendas de la calle del comercio pertenecientes indistintamente a españoles, franceses, italianos, ingleses y americanos. Ayer parece se armaron los extranjeros y consiguieron no se turbase el orden aunque teniendo que fusilar a dos negros ladrones. Hoy está ocupada la población por tropas del gobierno. En medio de todo no ha habido desgracias personales que lamentar y la mayor parte de los españoles y muchas familias están asilados en los buques de la bahía. Los buques sublevados permanecen en Chorrillos hace tres días. La *Falcon* tiene a bordo 518 toneladas españolas de carbón y como no es posible embarcársele más por no tener medio de hacer lastre el buque de donde lo tomaba, y creyendo, por otra parte, que las comunicaciones del gobierno llegadas por el último correo son de tal urgencia que no permite detenerlo para esperar el resultado de la revolución procuraré en él meter la mayor cantidad de víveres aunque no de todas especies por faltarnos café y vino, que aunque llegado no puede descargar por no despachar la aduana y cuando haya progporción de otra remesa, irá completo de todos los géneros hasta donde se pueda. Si el gobierno venciese pronto, saldré a recorrer la costa hasta bahía de la Independencia por si puedo encontrar a la *Esmeralda* y *Maipú* que preveo pueden hacernos mucho daño persiguiendo a los buques de vela que llevan efectos para la Escuadra. Aquí está además el vapor *Antonio Varas* con bandera colombiana y le vigilo porque sospecho se arme en corso. El *Pedro* no ha podido salir por falta de papeles y son tantos los inconvenientes con que se tropieza para fletar buques que me veré muy apurado para envío de carbones. El almacén del Señor Aguirre ha sido uno de los completamente saqueados, y en él estaban preparados rancho de oficiales, tabaco y otros efectos para la marinería, efectos que hoy es imposible de reponer. A última hora diré a V.E. lo que sepa. El oficial de ingenieros y Madrid van en el *Falcon*. Dios, etc.

Folio 183 vuelto y 184.

678

1865 noviembre 8, Callao.
Méndez Núñez al comandante general de la Escuadra del Pacífico.
Remite carta de un proveedor de carbón y víveres, informando de la toma de Lima por los revolucionarios, con resultados desfavorables para los buques españoles.

En 8 de noviembre

E. S. Tengo el honor de remitir a V.E. la adjunta carta del Señor Zeltner: por ella verá V.E. los ofrecimientos que hace y me parece sería conveniente entenderse con él respecto a surtir la Escuadra de víveres y carbón, pues preveo que muy pronto dejaremos de poder surtirnos en este Puerto. Acabo de recibir noticias positivas de que la revolución domina a Lima en donde se encuentra Canseco, y que Pezet se dirige al Callao con sólo 4.000 hombres que le han quedado probablemente para embarcarse. El resultado para nosotros lo creo muy desfavorable y procuraré hacer salir la *Falcon* esta noche, pues cualesquiera que aquel sea creo lo más conveniente en que salga de aquí la mayor cantidad de efectos que sea posible. = Dios, etc.

Folio 184.

679

1865 noviembre 11, Callao.
Comandante de la fragata Numancia *al ministro de Marina.*
Informa de los últimos acontecimientos, con la toma de Lima por las tropas revolucionarias y el saqueo de los establecimientos mercantiles del Callao.

En 11 de noviembre

E. S. Graves, muy graves son los acontecimientos que han tenido lugar en esta República en la última quincena. El triunfo de la revolución ha sido completo. En la madrugada del 6 el ejército del General Canseco, burlando el de Pezet por una hábil marcha de flanco entró en la Capital y venciendo la resistencia que le opusieron un corto número de tropas que la ocupaban, y al día siguiente se desbandó el ejército de Pezet, entregándose parte de él prisionero y embarcándose sus Jefes y el Presidente en la Corbeta inglesa de guerra *Shearwater*. En el Callao entregado a la anarquía hubo deplorables escenas entregándose el pueblo al saqueo de los establecimientos mercantiles sin distinción de nacionalidad. La mayoría de los súbditos españoles se refugiaron a los buques de bahía, y felizmente no ha habido que deplorar desgracias personales. Establecido el nuevo gobierno antes de ayer pasé a comunicar con el nuevo Prefecto del Callao General Vargas Machuca, y al llegar al muelle, el populacho empezó a proferir gritos y arrojar algunas piedras hacia mi canoa aunque sin tocarla; casi inmediatamente un

escuadrón de caballería y la guardia del Prefecto ocuparon el muelle y cesaron las piedras aunque continuó la gritería; desembarqué en la Prefectura y pregunté al jefe si podrían desembarcar los españoles refugiados; dicha autoridad me manifestó que no lo creía conveniente por que el pueblo estaba muy agitado, y que no convenía tampoco que los botes de la fragata viniesen al muelle para evitar conflictos. Todos estos acontecimientos los puse en conocimiento del E.S. Ministro de S.M. que desde el 30 de Octubre se encuentra a bordo donde continúa por temor a un atropello personal. Sin embargo, en Lima hay tranquilidad y desde el día de la entrada de los revolucionarios está guardada la Legación por una guardia perenne sin que hasta ahora haya sufrido insulto; únicamente un oficial al pasar disparó su retvólver al escudo pero salió enseguida corriendo. El nuevo gobierno pasó la circular noticiando su advenimiento al poder a todos los ministros excepto al de España, que por ahora no recibió pliego alguno. Parece reina gran disidencia respecto a la conducta que haya de adoptarse con España y los tratados, pero todo hace presagiar se desconozcan éstos, y por consiguiente que su consecuencia sea la ruptura de relaciones cuando menos. Por mi parte creo inevitable muy graves complicaciones y sobre todo imposibilidad de abastecernos en esta plaza.

Los buques de la revolución están fondeados en Chorrillos. Nada sé de Chile para donde salió hace tres días el transporte *Falcon* con la correspondencia del gobierno, víveres y carbón. Si antes de salir el correo supiese algo lo pondré en conocimiento de V.E. = Y tengo el honor de participarlo a V.E. para su noticia y en cumplimiento de mi deber. = Dios, etc.

Folio 144 y vuelta.

680

1865 noviembre 12, Callao, a bordo de la fragata Numancia.
Casto Méndez Núñez, comandante de la fragata Numancia *a D. A. de Zeltner, Panamá.*
Le informa de la recepción de unos barriles de tocino, y de la falta de las 1.000 toneladas de carbón.
Asimismo le encarga que envíe efectos a la Escuadra directamente desde Panamá ante las crecientes dificultades que supone hacerlo desde Callao después del triunfo de la revolución.

Señor D. A. Zeltner. = Panamá. = A bordo de la fragata *Numancia*. Callao, a 12 de Noviembre de 1865. = Muy Señor mío: Se han recibido los 29 barriles, y 29 medios barriles de tocino que V. ha mandado por la Compañía inglesa y su última carta en que nada se sirve decirme respecto al resto ni a la salida de las 1.000 toneladas de carbón. Las cosas en ésta se complican de tal manera con el completo triunfo de la revolución que temo no poder surtir aquí de víveres y carbón a la Escuadra. En tal concepto remito a V. una nota de efectos que es necesario remitir inmediatamente desde Panamá a la Escuadra. Este servicio es muy urgente, pues de otro modo las operaciones se comprometerán. Es, pues, necesario

que su remisión sea instantánea al Puerto de Talcahuano (Chile) para lo cual no omitirá Vd. medios y si hubiere vapores que poder fletar para verificarlo siempre que tengan la seguridad de llegar a su destino sin que se sepa son para nosotros no repare Vd. en ello; si no Clipers de buen andar. También es preciso atender a la seguridad del buque que los llevan y por consiguiente todo el mundo debe ignorar que tales efectos son para nosotros, pudiéndose hacer creer son para la Escuadra francesa en Méjico, y llevar conocimientos a mano para el proveedor de la Escuadra francesa en Valparaíso por si algún crucero enemigo lo reconociese. = Ruego a Vd. estudie el medio hacer lo mejor, y sobre todo la actividad y el secreto. Los pagos de todos se pueden hacer o bien girando Vd. sobre el Tesoro, o bien pidiendo al gobierno abra a Vd. un crédito en Panamá por el valor de todo lo que se necesite. = Si es preciso para los fletes que el gobierno asegure, hágalo Vd., pero es preciso, sobre todo, que los capitanes de los buques sean personas de toda seguridad y que no hagan una trastada. Es necesario remitir además otras 1.000 toneladas de carbón, 10.000 de sebo para las máquinas y el algodón necesario para 20 días de trabajo en máquinas de 400 caballos. Mucho es el trabajo que damos a Vd. pero no dudo de su buen desempeño, y el gobierno español sabrá apreciar sus servicios en todo lo que valen. El general hizo un arreglo con los buques de la Compañía para que puedan llevar pasajeros y correspondencia a Valparaíso. Pudiese ser muy bien que yo no pudiese comunicar con Mr. Urion si las cosas toman un mal giro. En tal concepto conviene que al remitirle la correspondencia del gobierno le manifieste que, si no comunicase conmigo o yo no estuviese aquí, la remita a Valparaíso y es de absoluta necesidad que Vd. escriba al General manifestándole si los pedidos que yo le hago en esta carta han salido ya o saldrán pronto y cómo, y a mí lo mismo. Si todo no pudiese a la vez, es urgente que por lo menos la mitad salga inmediatamente. Urge sobre todo el tocino, vino, aceite y arroz y el pimiento o cosa que le sustituya. Fío en su eficacia de Vd. que no desmentirá en esta ocasión su constante celo y una vez más me repito de Vd. atento y s.s. Q.S.M.B. = C.M.N.

Folio 250 y vuelta.

681

1865 noviembre 13.
Cónsul de España en Southampton al ministro de Marina.
Telegrama informando del triunfo de la revolución y de la continuidad del bloqueo de Chile.

En 13 de noviembre

Sor. Cónsul de España en Southampton. = Parte Telegráfico.

La revolución ha triunfado: Pezet y sus Ministros se embarcaron en un buque inglés. = Es dudoso el reconocimiento de los tratados con España. = En Lima tranquilidad. = En el Callao hubo saqueo de establecimientos europeos, por el populacho. = En Chile sigue el bloqueo. = Los buques de la escuadra sin novedad. = El General Pareja no ha admitido las proposiciones que presentó el cuerpo diplomático.

Folio 250.

682

1865 noviembre 13, Callao.
Méndez Núñez al comandante de la fragata Blanca.
Le pone al corriente del triunfo de la revolución y de las inútiles pesquisas llevadas a cabo para encontrar a los buques chilenos Esmeralda *y* Maipú, *que podían atacar la fragata.*

En 13 de noviembre

Al Comandante de la Fragata *Blanca.*

Supongo habrá V.S. recibido una comunicación mía poniéndole en guardia contra los proyectos que decían abrigarse por nuestros enemigos de que uniéndose la *Esmeralda* y el *Maipú* que se hallaban en aguas del Perú con los buques de la revolución atacaran al buque de su digno mando sorprendiéndole. Inútiles han sido mis pesquisas para encontrar a los buques chilenos en la salida que hice con este objeto, y desde entonces, sólo supe de ellos que habían estado dos horas en las Chinchas. Hoy se me dice que están en el Ecuador, pero no lo creo. El triunfo de la revolución ha sido completo, y hoy es muy dudoso aunque no imposible que reconozcan los tratados con España. Los buques peruanos están aquí y nada temo de ellos, frente a frente, pero sí temo una traición y que fingiéndose amigos se reunan en un punto dado e intenten atacar algunas de las fragatas que se encuentran solas. Creo sufrirían un buen escarmiento pero bueno será estar prevenido. Yo, por mi parte, los vigilo y a la primera noticia positiva obraré contra ellos, pero como no tengo buque alguno que los observe cuando estén fuera, de aquí me es imposible estar al Corriente de sus movimientos con la exactitud que sería de desear. Siento que ignorando yo el arreglo hecho por S.E. con la Compañía he remitido la correspondencia que había para ese buque y la *Berenguela* por el *Falcon* que salió hace pocos días. = Lo que pongo en conocimiento de V.S. para su inteligencia y fines oportunos. = Dios, etc.

Folio 250 vuelto y 251.

683

1865 noviembre 13, Callao.
Méndez Núñez al comandante general de la Escuadra del Pacífico.
Remite copia de dos notas del Ministerio de Estado. Explica las razones por las que ha encargado a Panamá el abastecimiento de víveres y carbón de la Escuadra, incluso fletando vapores si fuese necesario.

En 13 de noviembre

E. S. Tengo el honor de remitir a V.E. la adjunta copia de dos notas del Ministerio de Estado llegadas por el último correo y cuyos originales lleva el *Falcon.* Su importancia en las actuales circunstancias me hizo sacar las referidas copias con objeto de si se presentaba ocasión favorable poder remitirlas a V.E. La lectura detenida de ellas y de las últimas comunicaciones de V.E. para el gobierno sobre los asuntos de esa república me ha determinado a tomar sobre mi responsabilidad una medida que no sé hasta qué punto merecerá la aprobación de V.E., pues pudiera hasta influir en las operaciones de la campaña; pero yo no he tenido a la vista más que lo que he creído más conveniente al mejor servicio y la necesidad absoluta de proveer por todos los medios posibles el abastecimiento de la Escuadra. La medida a que me refiero es haber encargado a Panamá géneros para tres meses de víveres, 1.000 toneladas más de carbón, y efectos de máquina que deben ser remitidos inmediatamente a Talcahuano aún fletando vapores si los hubiese que presten toda seguridad. Voy a explicar a V.E. todas las razones que he tomado en consideración para este paso: 1.º La crítica situación de las cosas en esta «República» hace temer con fundamento que en adelante no nos será

posible surtirnos de víveres en este puerto en donde además son hoy escasísimas las existencias de víveres excepto la galleta: contando poder recibir al menos una gran parte de la manufacturada aquí he encargado menos cantidad de este género que de los demás. 2.º Cualquiera que sea el medio de terminar la cuestión de Chile en nada perjudica la medida tomada, porque si V.E. cree conveniente prolongar el bloqueo estando Talcahuano a barlovento desde allí y por orden de V.E. fácilmente pueden los buques conductores de víveres y efectos de máquina transportarlos al punto que crea conveniente, y si no hiciese falta por el momento, porque desde aquí pudiese continuarse mandando recursos, siempre será ese un depósito permanente que tendrá la Escuadra. Si se adoptase el otro medio y después creyere V.E. deber disponer el regreso a España de la Escuadra, ningún punto mejor en mi concepto que Talcahuano para alistarse los buques para la campaña. 3.º Como aun cuando las cosas se arreglasen en esta República de tal manera que no ocurra un rompimiento siempre seríamos muy vigilados en todas nuestras operaciones, los cruceros de nuestros enemigos serán informados exactamente de toda salida de buques y éstos estarán siempre muy expuestos a caer en sus manos: En Panamá si el Señor Zeltner se maneja con habilidad nadie se sospechará que se trata de surtir nuestra Escuadra desde allí. 4.º Es mi firme opinión que en casos como los en que nos encontramos todo debe sobrar y no exponerse a sufrir escaseces, sin reparar en gastos ni en los medios de proveerse: por consiguiente si la Escuadra dejase esos mares antes que llegasen estos víveres por haberse arreglado la cuestión de Chile; si lo ha sido pacíficamente pueden dejarse órdenes para su venta, y aunque haya alguna pérdida no será el todo, y si no fuese en paz tal vez retardando la salida dos de las fragatas podrán esperar la llegada de aquéllos y dirigirlos a donde conviniese. = Yo no sé, E.S., si me habré equivocado; no sé si contrariaré los proyectos de V.E. pero la responsabilidad es exclusivamente mía y aun cuando se perdiesen completamente esos víveres por no poder la Escuadra recogerlos, no por eso me arrepentiré de haber tomado esta medida antes que exponer la Escuadra a escaseces que podrían tener serias consecuencias. Lo que más ha pesado en mí para ello son las instrucciones del gobierno a V.E. que parecen entrañar un pensamiento fijo respecto a la Escuadra, dando poca importancia o mejor dicho ninguna a que el Gobierno de la revolución del Perú acepte o no los tratados con España. Viéndose tan fijo este pensamiento, E.S., no me parece que hubiese que hacer otra cosa que facilitarlo. = Réstame, E.S., manifestar a V.E. la duda de que el Sr. Zeltner pueda dar cumplimiento a los pedidos y ésta es la razón porque le encargo avise de todo a V.E. y a mí. = Por el Ministerio de Marina no ha venido nada particular en el Correo que lleva el *Falcon*. El Señor Zeltner me avisa que según noticias de varios pasajeros la *Esmeralda* y *Maipú* debían ir al Ecuador y Centro América con objeto de apresar algunos buques mercantes españoles: yo no lo creo y más bien me parece trataron de cortar nuestras comunicaciones: no tengo noticias de ellos desde su estado en las Chinchas. = Las cosas aquí siguen muy oscuras: todavía no se ha pasado nota

alguna a nuestro Ministro que permanece a bordo. Yo estoy casi incomunicado con tierra, pues el Prefecto nuevamente nombrado me ha pedido no envíe botes al muelle mientras dure la actual agitación para evitar conflictos siempre desagradables, y para todo tengo que valerme de segunda mano. Toda la Escuadra peruana está en el Puerto. = También entró la Corbeta de S.M.B. *Mutine*. = Dios, etc.

Folios 184 vuelto y 185.

684

1865 noviembre 15, Valparaíso.
José Manuel Pareja, comandante de la Escuadra del Pacífico al ministro de Marina.
Traslada copias de la comisión dada al comandante de la goleta Covadonga *para que pase a efectuar el bloqueo del puerto de Coquimbo, y del informe enviado por el comandante de la goleta.*

Excmo. Sr.:

Por las adjuntas comunicaciones en copia se impondrá V.E. de la comisión que di al Comandante de la *Covadonga* en 2 del actual y el cumplimiento que aquella obtuvo.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Villa de Madrid, Valparaíso, 15 de Noviembre de 1865.

Excmo. Sr.
José Manuel Pareja.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

Tan luego esté V. listo con los frescos y correspondencia para la *Berenguela* y *Blanca* a bordo se pondrá V. en movimiento para el puerto de Coquimbo, haciendo allí entrega de los frescos y correspondencia de ambas fragatas al Comandante de la *Berenguela*. = Hasta nueva orden, queda V. encargado del bloqueo de aquel punto, debiendo mantenerlo en su custodia al vapor *Matías Cousiño* haciendo de él menos uso posible para el bloqueo y empleándolo desde luego, para cualquier aviso urgente que tenga V. que comunicarme o comunicar a las fragatas en Caldera. = El pailebot apresado por la *Berenguela* hará V.S. quede en igual situación que ahora se encuentra. = En primera oportunidad le será a V. remitido carbón para el *Matías Cousiño*. = Recomiendo a V. la mayor vigilancia sobre todo en la noche, y en el caso de que la crecida guarnición que existe en esa plaza intentase cualquier operación contra esa goleta, haciendo uso para ello de las lanchas, que tienen en la actualidad varadas, queda V. autorizado para destruirlas y

echarlas a pique sin más consideración que la humanidad, compatible con su seguridad, le permita. = Dios, etc. Fragata *Villa de Madrid*, puerto de Valparaíso, 2 de Noviembre de 1865. = José Manuel Pareja. = Sor. Comandante de la goleta *Covadonga*.

Es copia.
Pareja.— Rubricado.

GOLETA *COVADONGA*. = Excmo. Sr. = En cumplimiento de las órdenes de V.E. y teniendo embarcado a bordo de este buque la correspondencia y víveres para las fragatas *Berenguela* y *Blanca*, zarpé de la rada de Valparaíso a las cinco de la mañana del día 3 del corriente con dirección a este fondeadero. = A las doce de la mañana del día 4 avisté la tierra por la mura de estribor, confusa por la neblina y, algún tiempo después, varios buques fondeados, entre los que pude reconocer la fragata *Berenguela* en cuya demanda goberné, dando fondo en sus aguas a las dos de la tarde. Los otros buques eran el vapor *Matías Cousiño*, el bergantín goleta *Tongoy* y un pailebot. = En esta travesía sólo muy pocas horas he podido emplear el aparejo, habiendo encontrado calmas, vientos flojos del 3.er cuadrante y mar gruesa del S.O., particularmente en la noche anterior a mi llegada. = La máquina ha funcionado con dos calderas y se han consumido 25 toneladas de carbón quedando en esta fecha 124 en carboneras. = Inmediatamente que fondeé se empezó la operación del transbordo de víveres que quedó terminado a las tres de la tarde. = El Sr. Comandante de la fragata *Berenguela* tan luego como se enteró de las comunicaciones de V.E. me manifestó que en vista de la comisión que le había sido conferida, era necesario que un oficial de este buque se hiciera cargo del mando del vapor *Matías Cousiño* en relevo del Teniente de Navío D. Manuel Vial, por lo que dispuse lo ejecutase el Alférez de navío D. Félix Gurrea, quedando con tres Guardias marinas de aquella fragata para poder tener establecido el servicio de guardia. = A las cinco de la tarde zarpó de este fondeadero la expresada fragata quedando el bergantín goleta *Tongoy* a cargo de uno de sus oficiales, listo para dar la vela tan luego como tuviera viento. = Todo lo que tengo el honor de poner en el superior conocimiento de V.E. = Dios, etc., goleta *Covadonga*, rada de Coquimbo, 4 de Noviembre de 1865. = Excmo. Sr. = Luis Pery. = Excmo. Sr. Comandante General de la Escuadra del Pacífico.

Es copia.
Pareja.— Rubricado.

685

1865 noviembre 19, Callao.
Méndez Núñez, comandante de la fragata Numancia *al comandante general de la Escuadra del Pacífico. Le comunica la llegada del* Marqués de la Victoria *en muy mal estado.*

En 19 de noviembre

E. S. En el día de ayer entró el *Marqués de la Victoria*, y por él recibí la comunicación de V.E. n.º 62. Dicho buque se halla en un estado lastimoso y necesitará por lo menos 30 días de trabajo hábil para ponerse en estado de salir a la mar. Tan luego pasen las críticas circunstancias porque estamos pasando se dará principio a sus obras, sirviendo entre tanto para depositar en él los víveres que se adquieran. = Dios, etc.

Folio 186.

686

1865 noviembre 20, Callao.
El comandante de la fragata Numancia, *Casto Méndez Núñez, a los de los buques que bloquean el puerto de Caldera.*
Informa de la situación de la Escuadra peruana y de los buques chilenos, Esmeralda *y* Maipú.

En 20 de noviembre

Al Comandante de los buques que bloquean a Caldera.

Nada nuevo puedo añadir a V.S. después de lo que he manifestado en mi última comunicación remitida por el Capitán de E.M. de Artillería Don Enrique Guillén. Las cosas aquí continúan muy oscuras y hasta ahora no se han reconocido los tratados con España. La Escuadra peruana se halla toda en este puerto y la *Esmeralda* y el *Maipú* se dice se encuentran en Taltal, al N. de Caldera. Todo lo que manifiesto a V.S. para su noticia esperando se sirva trasladarlo al Comandante del buque que bloquea a Coquimbo. = Dios, etc.

Folio 251.

687

1865 noviembre 20, Callao.
Méndez Núñez al Sr. D. A. de Zeltner, Panamá.
Le comunica la llegada de víveres en mal estado, rogándole que no los envíe al Callao sino directamente a la Escuadra.

En 20 de noviembre

Señor Don A. de Zeltner en Panamá.

Muy señor mío, recibí su apreciable de 9 del actual y factura de efectos que envía por el vapor inglés: éstos se están recibiendo, pero una gran parte de las pipas de vino vienen en un estado deplorable, derramándose aquél en gran cantidad, y algunas enteramente vacías, y debieron ya embarcarse en mal estado puesto que en el conocimiento se expresa así: haré hacer una verificación de todo lo que se recibe y el estado en que llega y daré a Vd. aviso del resultado. Mucho siento que estos víveres no se hayan dirigido a Valparaíso, pues aquí tenemos de todos esos géneros, a un precio menor, y sólo nos faltaba el tocino, del cual sólo recibimos la primera remesa de los 400 barriles que se encargaron a Vd. que fue solamente de 39 barriles y 29 medios barriles. Ruego, pues, a Vd. que en caso de no poder remitir directamente a Talcahuano los víveres que para allí le encargué por el correo del 13, en tal caso no los adquiera ni envíe aquí de ninguna manera, pues sólo es el objeto ponerse a cubierto de escasez para el caso de no poder enviar de aquí. Mucho siento que el temor a cruceros que a mi entender sólo existen en la imaginación haya sido causa de que la Escuadra no haya recibido directamente los víveres que Vd. envió aquí. = Esto está todavía muy oscuro e ignoro en qué circunstancias quedaremos con este país: Esta es la razón porque deseábamos poder contar con podernos surtir de Panamá directamente en caso de no poderlo hacer aquí; y yo no dudo que en caso de rompimiento de hostilidades con este país, Vd. hará todo lo posible por proporcionarnos todo lo necesario venciendo las dificultades que puedan presentarse. Recibo aviso en este momento que la galleta que vino de Panamá está toda estropeada de tal manera que apenas podrá suministrarse: siento mucho que los víveres no vengan bien acondicionados, como era de esperar siendo remitidos por los Señores proveedores de las Escuadras Francesa e Inglesa. Vuelvo a recomendar a Vd. que de ninguna manera se remita al Callao otros víveres que el resto de los 400 barriles de tocino que se habían pedido, pues de los demás géneros tenemos aquí buenos y mucho más baratos. Tenga Vd. la bondad de aceptar nuevamente las seguridades de la consideración con que le distingue su affmo. y atento S.S. Q.S.M.B. = C.M.N.

Folio 251 y vuelto.

688

1865 noviembre 30, fragata Villa de Madrid *en el puerto de Valparaíso.*
Claudio Alvargonzález al ministro de Marina.
En sustitución del finado comandante general de la Escuadra, comunica el apresamiento de la goleta Covadonga *por la corbeta chilena* Esmeralda, *con el resultado de varios muertos y heridos.*

Excmo. Sr.:

Por las copias que el finado Comandante General de esta Escuadra acompañó con comunicación de 2 del actual se enterará V.E. de la comisión confiada con aquella fecha a la goleta *Covadonga* para el puerto de Coquimbo.

Posteriormente y por noticias fidedignas de la costa del Perú, respecto a los buques sublevados peruanos y a la corbeta de guerra chilena *Esmeralda,* hice salir para Caldera una de las presas que tenía en esta bahía con la orden para la *Berenguela* de que permaneciese en ese puerto y para que la *Blanca* pasase al de Coquimbo, a fin de que regresase aquí la *Covadonga.*

En efecto, llegada la *Blanca* a dicho último puerto (que fue el 22 según un periódico de Valparaíso, pues las comunicaciones de su Comandante las traía el de la *Covadonga*) salió ésta el 25 para esta bahía.

El Exmo. Sr. Comandante General, por la fecha en que calculaba su salida, la hacía aquí para dicho 25 o para el 26; así es que, llegado el 28, causaba suma inquietud su tardanza.

El mismo 28, por la tarde, vino a bordo el Cónsul de los Estados Unidos, para tratar sobre alguno de los buques apresados, y dijo a S.E. que por noticias que tenía por seguras había sido apresada la *Covadonga,* por la referida corbeta *Esmeralda,* de diez y seis cañones, el día 26 después de un combate en que aquélla tuvo algunos muertos y un número de heridos que tampoco sabía a punto fijo: que la oficialidad y la gente habían sido desembarcados en Papudo, puerto unas treinta millas al N. de esta bahía, y enviados a Santiago.

Ayer a medio día volvió a bordo el mismo Cónsul, para hablar sobre el propio asunto del buque presa, y trajo un periódico, por el que resulta, que la *Covadonga* tuvo ocho muertos y algunos heridos, entre estos últimos un oficial cuyo nombre se ignora; que en el combate se le había desmontado una coliza; que al ir a rendirse abrieron las válvulas de Kingstown para echar a pique el buque, pero no lo lograron y los apresadores detuvieron el agua; y por último, que tanto el Comandante como los oficiales y gente, estaban en Santiago, en donde eran tratados con miramiento.

Tales son las noticias que se han podido tener, gracias a la venida de dicho Cónsul a bordo de tan lamentable suceso; tanto más de sorpresa para nosotros, cuanto que por unas noticias creíamos a la *Esmeralda* en la costa del Perú hacia las islas de Chincha, y por otro, que estaba al Sur de Chile, en tierra, reparando las averías de una varada.

Como el finado Excmo. Sr. no había aún extendido la comunicación referente a este suceso, tengo el honor de hacerlo para el superior conocimiento del Gobierno de S.M.

Dios guarde a V.E. muchos años. Fragata *Villa de Madrid* en el puerto de Valparaíso y Noviembre 30 de 1965.

Excmo. Sr.
Claudio Alvargonzález.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

689

1865 diciembre 4, Callao.
Méndez Núñez al ministro Plenipotenciario de S.M. en Perú.
Da instrucciones acerca de la distribución del correo en caso de que la fragata zarpe esa noche o al día siguiente hacia el sur.

Al Excmo. Sr. Ministro Plenipotenciario de S.M. en el Perú

En 4 de diciembre

Excmo. Señor. = En el caso de salir esta noche o mañana para el Sur me será imposible recoger el correo que llega el 11 para Europa. Si V.E. aún no se ha retirado, la correspondencia la recibirá nuestro Vice-Cónsul en Callao, al que dejo una carta para Mr. Petrie, pero si hubiere llegado el caso de tener V.E. que retirarse, creo que la persona más a propósito para recoger los pliegos y dirigirlos por medio de Mr. Zeltner, Cónsul de Francia en Panamá, al Excmo. Señor Ministro de Marina en Madrid, es el Vice-Cónsul de Francia en el Callao y suplico a V.E. se sirva ordenar al nuestro lo que crea más conveniente a fin de que puesto de acuerdo con aquél, puedan seguir sin demora estos despachos o los que posteriormente puedan llegar. = Como el pliego que viene a mi nombre trae comunicaciones para diferentes funcionarios públicos si éste llegara estando V.E. aquí le suplico lo abra y dirija por separado las comunicaciones que contenga, pero en caso de recibir el pliego el Vice-Cónsul de Francia, deberá todo sin abrirlo, remitirlo a Madrid, por el intermediario indicado. = Dios, etc.

Folio 239 vuelto.

690

1865 diciembre 5, San Fernando.
El capitán general del Departamento de Cádiz al ministro de Marina.
Consulta si las tripulaciones del Almansa *y su transporte deben llevar las mismas ropas de abrigo que las de la* Numancia *y el* Marqués de la Victoria.

5 de diciembre de 1865

Despacho Telegráfico

El Capitán General del Departamento al Ministro de Marina.

Consulto a V.E. si a la *Almansa* y su transporte se les ha de dar sobre su vestuario las prendas de abrigo que llevaron las tripulaciones de la *Numancia* y *Marqués de la Victoria*, interesa la contestación por el corto tiempo de que se puede disponer.

CAPITANIA GENERAL
DE MARINA
Del Departamento de Cádiz

Excmo. Sr.:

En telegrama de esta fecha he hecho presente a V.E. lo que sigue:

«Consulto a V.E. si a la *Almansa* y su transporte se les ha de dar sobre su vestuario las prendas de abrigo que llevaron las tripulaciones de la *Numancia* y *Marqués de la Victoria*, interesa la contestación por el corto tiempo de que se puede disponer».

Lo que tengo el honor de corroborar a V.E. para su superior conocimiento y resolución.

Dios guarde a V.E. muchos años.

San Fernando, 5 de diciembre de 1865.

Excmo. Sr.
José M.ª Bustillo. — Rubricado.

691

1865 diciembre 5, El Callao.
Méndez Núñez al alférez de navío Antonio Armero.
Le autoriza a utilizar la bandera de guerra nacional en la fragata chilena Valenzuela del Castillo, *que forma ya parte de la Escuadra. Se adjuntan instrucciones para el dicho alférez.*

En 5 de diciembre

Al alférez de navío D. Antonio Armero.

Queda Vd. autorizado para usar la bandera de guerra nacional en la fragata *Valenzuela del Castillo,* la cual, aún cuando chilena, se halla al servicio de la Escuadra, y de la que desde esta fecha queda Vd. hecho cargo. Adjunto son las instrucciones a que deberá arreglar su conducta, esperando del celo y amor al servicio que tiene demostrado desempeñará esta comisión con la prontitud e interés que es de esperar. = Dios, etc.

Folio 252 vuelto.

Instrucciones a que deberá sujetar su conducta el Alférez de navío Don Antonio Armero y Ureta en 5 de diciembre de 1865:

1.º Con la fragata *Valenzuela del Castillo,* de la que va Vd. encargado, dará la vela en el día de hoy y franqueado hará Vd. rumbo O.NO. hasta navegar de 40 a 50 millas y de allí se dirigirá al puerto de Caldera, donde se presentará al Jefe que se halle en dicho puerto; pero si no hubiese buque del Estado seguirá sin fondear al de Valparaíso y sin tocar en ningún otro puerto. 2.º Dejará Vd. en libertad al Capitán del buque para ordenar aquellas maniobras y disposiciones que no atañen a la derrota. 3.º Procurará evitar el encuentro de enemigo y burlar su vigilancia y propósitos largando la bandera francesa a todo buque que se lo exija; pero cambiándola con la nacional, si tratasen de reconocerlo, cuidando de verificarlo antes que atraque el buque que lo intente. 4.º Procurará variar el aspecto exterior del buque, suprimiéndole la faja u otra variación equivalente verificándolo tan pronto lo permitan las circunstancias, cuidando lo primero de suprimir el letrero que tiene en la popa. 5.º En caso de ataque de enemigos hará Vd. uso de todos los medios que supiera para dejar cual corresponde el honor del pabellón, no olvidando que por muy escasos que aquéllos sean, muchas veces la constancia y la audacia, bien dirigida, consiguen el triunfo de la fuerza material. = Dios, etc.

Folio 252 vuelto y 253.

692

1865 diciembre 5, El Callao.
Méndez Núñez al capitán de navío Miguel Liaño.
Instrucciones para que embarque en la fragata inglesa Gloriosa *con la misión de indicar al capitán la derrota que ha de seguir.*

En 5 de diciembre

Instrucciones para el Alférez de Navío D. Miguel Liaño embarcado en la fragata inglesa *Gloriosa.*

El objeto del embarco de Vd. es que haga conocer al Capitán el punto a donde va destinado e indicarle la derrota que haya de hacer dejándole en todo lo demás el manejo de su buque como tal Capitán que es y cuidando no sólo que no se aparte de aquélla, sino de evitar todo riesgo de enemigos. Pasado mañana sin falta saldrá el buque, y se dirigirá directamente a Caldera, en donde se pondrá a las órdenes del Comandante que bloquea aquel puerto, permaneciendo a su disposición con arreglo a la contrata que se remitirá a aquél. = El Capitán le proporcionará alojamiento y en cuanto a la mesa Vd. se arreglará con él de la mejor manera. En caso de reconocimiento por buque enemigo Vd. dejará obrar al Capitán, presentándose como pasajero del buque, pero teniendo cuidado que aquél no descubra el objeto de su comisión. Dios, etc.

Folio 253.

693

1865 diciembre 5.
Notificación a los buques de la Escuadra de la ruptura oficial de hostilidades con la República de Chile.

En 5 de diciembre

E. S. Siendo de la mayor importancia el que la Escuadra tenga noticia del rompimiento oficial de hostilidades con esta República con la mayor brevedad posible, tengo el honor de manifestarlo a V.E. para que se sirva notificarlo a cualquiera de los buques que la componen, valiéndose de cuantos medios les sea dables y sin dispensar sacrificio pecuniario si se necesitase. = Dios, etc.

Folio 239 vuelto.

694

1865 diciembre 5, El Callao.
Méndez Núñez al general Pareja.
Informa de la compra de 500 toneladas de carbón a bordo de la fragata Gloriosa *y el embarque del alférez de navío D. Miguel Liaño a bordo de dicha fragata para asegurarse de que se dirige a Caldera con el carbón.*

E. S. En el día de hoy me presentó el Señor Lecanda al Comerciante del Callao Señor Conradi con la proposición de vender 500 toneladas inglesas de carbón inglés a bordo de la fragata inglesa *Gloriosa* al precio de 20 pesos tonelada, y el Capitán del buque dispuesto a hacer un contrato para llevarlo a donde se indicase. Reconocido el carbón por el primer maquinista y dado por bueno reuní la junta económica que atendidas las circunstancias creyó debía adquirirse dicho carbón y remitirse al Puerto de Caldera, admitiendo las proposiciones del Capitán de la *Gloriosa* aun cuando parecen onerosas y son las que se expresan en la adjunta copia del contrato hecho a mi nombre por haberlo exigido así el Capitán. = Y tengo el honor de ponerlo en conocimiento de V.E. para su noticia esperando merezca su aprobación y añadiéndole que en consecuencia he dispuesto que el Alférez de Navío D. Miguel Liaño en representación de la Escuadra se embarque en la *Gloriosa* con encargo de salir con dicho buque para Caldera en el día de pasado mañana. = Dios, etc.

Folio 190 vuelto.

695

1865 diciembre 6, Madrid.
El ministro de Marina al capitán general del Departamento de Cádiz.
Telegrama ordenando la salida del Almansa *y la* Consuelo *con el abrigo de que puedan disponer sin demorarse por esa causa. Adjunta comunicación confirmando la orden anterior.*

DESPACHO TELEGRAFICO

Madrid, 6 de diciembre de 1865.

MINISTRO DE MARINA

Al Capitán general del departamento de Cádiz.
San Fernando .

Actívese habilitación de la *Consuelo* para que salga con la *Almansa,* y entre ambos conduzcan cuanto sea dable de lo mandado remitir.

Lleven el abrigo de que pueda disponerse sin detener por esta causa, la pronta salida.

MINISTERIO DE MARINA
DIRECCION DE ARMAMENTOS

Madrid, 6 Diciembre 1865

Al Capitán General del Departamento de Cádiz.

E.S. En telegrama de hoy dije a V.E. lo que sigue:

«Actívese habilitación de la *Consuelo* para que salga con la *Almansa,* y entre ambos conduzcan cuanto sea dable de lo mandado remitir. Lleven el abrigo de que pueda disponerse sin detener por esta causa la pronta salida».

De Real orden lo corroboro a V.E. para su conocimiento y en el concepto de que debiendo efectuar su navegación la *Almansa* en conserva de la *Consuelo* y verificar ambos buques su salida tan pronto como se hallen en disposición de hacerse a la mar, es la voluntad de S.M. que en el caso de que los días que resulten disponibles no fuesen suficientes para promover a la tripulación y transporte de la referida fragata de las mismas prendas de abrigo que llevó la *Numancia,* sólo se les facilite las que puedan adquirirse y que a juicio de V.E. sean más indispensables, teniendo presente la favorable estación en que pasará el estrecho de Magallanes a fin de que no se demore ni un solo día por la causa de referencia la urgente comisión de los indicados buques. Dios, etc.

696

1865 diciembre 15.
Méndez Núñez comunica el desarme de los mamparos que formaban los comedores de guardias marinas y maquinistas para poder efectuar con más facilidad las acciones de bloqueo.

En 15 de diciembre

No siendo posible servir ninguna pieza de la batería por las portas de los comedores de oficiales guardias marinas y maquinistas que son precisamente las que abren más los fuegos, y habiendo sido posible durante el bloqueo de Caldera abrazar con ellos la mayor parte de la boca del Puerto para no ser sorprendidos por buques enemigos dispuse desarmar los mamparos que formaban dichos comedores y guardarlos numerados a fin de poder armarlos en el menor tiempo posible al terminar las circunstancias de guerra o antes si V.S. determinase. Lo que participo a V.S. en cumplimiento de mi deber. = Dios, etc.

Folio 194 vuelto.

697

1865 mayo 4 a diciembre 17.
Testigo del expediente sobre el donativo concedido por el Gobierno del Perú a la familia de Esteban Fradera, cabo de mar de la fragata Resolución.

4 Mayo 1865
a
17 diciembre id.

Buques
a. particulares

Resolución (fragata)

Sobre el donativo concedido, por el Gobierno del Perú a la familia de Esteban Fradera, cabo de mar que fue de este buque.

El expediente en Consignaciones, asuntos particulares.

698

1865 diciembre 14, San Fernando.
El capitán general del Departamento de Cádiz al ministro de Marina.
Sobre las prendas de abrigo de la Almansa *y la* Trinidad. *Consulta si las ha de llevar también la* Consuelo.

San Fernando, 14 diciembre 1865

DESPACHO TELEGRAFICO

El Capitán General del Departamento al Ministro de Marina.

Listas las prendas de abrigo de la *Almansa* y *Trinidad*. Consulta si las ha de llevar también la *Consuelo*, según se desprende del telegrama de V.E. de seis del actual.

699

1865 diciembre 18, Madrid.
El ministro de Marina al capitán general del Departamento de Cádiz.
Transmite los deseos de la Reina de que la fragata Almansa *y la goleta* Consuelo *zarpen tan pronto como sea posible para emprender la comisión que se les ha encomendado. Remite instrucciones al comandante de la fragata* Almansa *y una copia de las mismas al de la* Consuelo *para el cumplimiento de la comisión.*

MINISTERIO DE MARINA
DIRECCION DE ARMAMENTOS

Madrid, 18 de diciembre de 1865

Al Capitán General del Departamento de Cádiz.

E. S. = La Reina (q.D.g.) se ha dignado resolver que tan luego como la fragata *Almansa* y la goleta *Consuelo* se hallen prontas para emprender la comisión que les está encomendada disponga V.E. que se hagan a la mar remitiendo al Comandante de la citada fragata las adjuntas instrucciones y una copia de ellas al de la *Consuelo;* siendo además la voluntad de S.M. que como instrucciones adicionales dicte V.E. a los indicados comandantes todas aquellas que con su mucha práctica y vastos conocimientos conceptúe deber agregarles para el mejor desempeño del urgente e importante cometido que pasan a efectuar.

De Real Orden lo expreso a V.E. para su conocimiento y fines indicados. Dios. =

MINISTERIO DE MARINA
DIRECCION DE ARMAMENTOS

Madrid, 18 de diciembre de 1865

Al Comandante de la fragata *Almansa.*

Lista de un todo esa fragata de su mando, repostada de víveres, pagas, efectos de consumo y respeto en los términos prevenidos en soberana disposición de 2 del actual se hará V.S. a la mar en unión de la goleta *Consuelo* luego que se lo ordene el Capitán General de ese Departamento para desempeñar la importante y urgente comisión de conducir a la Escuadra del Pacífico el personal y pertrechos que transporta y pasar después a reforzar la Estación naval del Río de la Plata.

Penetrado V.S. de que es apremiante este servicio, efectuará su navegación con toda actividad utilizando con arreglo a las circunstancias los esfuerzos, ya reunidos o ya separados de las máquinas y del aparejo a fin de obtener las mayores ventajas combinadas con la conservación y economía del combustible para que no le falte tan indispensable artículo en los momentos en que más pueda necesitarlo.

Dirigirá V.S. su derrota haciendo escala en Santa Cruz de Tenerife e Isla de San Vicente de Cabo Verde para refrescar los ranchos, reponer la aguada y reem-

plazar el combustible consumido que le facilitarán en ambos puntos los asentistas del Gobierno; no debiendo detenerse V.S. en dichos parajes más tiempo que el absolutamente indispensable.

Desde San Vicente continuará V.S. haciendo los rumbos convenientes para cortar la línea por los 18° a 20° de longitud O. de San Fernando y proseguirá su navegación a Montevideo tocando en Río de Janeiro en el caso de que no cuente a su bordo con el suficiente carbón de piedra para llegar a aquel punto, pero de verificar esta escala sólo permanecerá en ella los días absolutamente precisos para reemplazar el combustible consumido, rellenar la aguada y refrescar los ranchos.

Como su navegación a Montevideo ha de efectuarla en unión de la *Consuelo* que queda a las inmediatas órdenes de V.S. hasta su llegada al Río de la Plata se hace necesario que arregle el andar de esa fragata al de dicha goleta, que dé a su Comandante puntos de reunión para el caso de separarse por temporales u otras causas que pudieran ocurrir, que le haga las debidas prevenciones respecto a su viaje, y cuide que en las escalas sea también repostada en los términos que corresponde.

Llegado que haya V.S. a Montevideo procederá a repostarse de combustible y recibirá un mes de víveres para 340 plazas que oportunamente, así como el carbón de piedra necesario, se ha mandado alistar para ese buque al Comandante de la Estación naval del Río de la Plata; y habilitado completamente volverá V.S. a hacerse a la mar sin pérdida de tiempo en unión de la goleta *Wad-Ras* que relevada en dicha estación por la *Consuelo* para incorporarse a la Escuadra del Pacífico.

Franqueado del Río de la Plata hará V.S. su derrota a proporcionada distancia de la costa, atracará luego a la Patagonia y embocará en seguida el estrecho de Magallanes, durante cuyo paso no navegará más que de día ni dejará ninguno de sus fondeaderos sin tener seguridad de poder tomar el en que deba pernoctar, con cuyo cuidado y consultando detenidamente las excelentes cartas y derroteros que se le han facilitado, podrá pasar al Pacífico sin temor de ningún accidente.

Luego que se halle V.S. en dicho mar hará rumbo a Valparaíso para reunirse a la Escuadra del General Pareja pero de no encontrarla en aquellas aguas continuará reconociendo los principales puertos de las costas de Chile y del Perú hasta avistar a las citadas fuerzas.

Desde su llegada al Pacífico se hace indispensable que tanto esa fragata como la goleta *Wad-Ras* naveguen constantemente a la vela, aprovechando los vientos del tercer cuadrante que reinan sin interrupción en aquellas latitudes a fin de economizar cuanto combustible le sea dable.

La considerable distancia que media entre Montevideo y Valparaíso y la imposibilidad de reemplazar el carbón de piedra en punto alguno desde su salida del primero hasta que se reúna V.S. a la Escuadra hace necesario que salga de Montevideo completamente abarrotado de dicho artículo y que lleve fuera de carboneras, lo mismo que la *Wad-Ras*, cuanto sea posible sin perjudicar notablemente las propiedades marineras de ambos buques; contando además con que en el estrecho tenga quizá que dar algunas toneladas a la citada goleta, a no ser que mientras permanezca fondeada pueda cortar en tierra leña suficiente y reservar por tanto el combustible necesario para el resto del viaje.

Una vez reunido V.S. a la Escuadra del Pacífico y trasbordado que haya el personal y efectos que transporta, el Comandante General de aquellas fuerzas dispondrá el regreso de esa fragata a Montevideo, la habilitará en los términos que corresponda y dará a V.S. instrucciones para su navegación.

La declaración de guerra hecha por Chile a España, el ignorarse el punto a que puedan haberse dirigido dos corbetas de hélice de guerra chilenas que últimamente han salido de los puertos de aquella república y las noticias de estarse armando corsarios de vapor en algunos puntos de Europa y América hacen necesario que tenga V.S. el mayor cuidado con las goletas en cuya unión va a efectuar su navegación, y que dedique todos sus esfuerzos a perfeccionar en la parte militar la instrucción de la tripulación del buque de su mando para que si encontrase a las referidas corbetas pueda batirlas con las mayores ventajas hasta conseguir apresarlas o echarlas a pique; pero si bien deberá V.S. destruir y capturar a cualesquiera buque enemigo de guerra o corsario que aviste, no por ello habrá de hostilizar a su paso por el estrecho ni en las costas del Pacífico, mientras no reciba instrucciones del Comandante General de la referida Escuadra, a no ser que fuese V.S. primero molestado.

Como pudiera suceder que el triunfo de la revolución en el Perú y la caída del general Peret haya producido inteligencia y tal vez alianza entre aquella República y la de Chile, procurará V.S. adquirir durante su navegación cuantas noticias le sean dables tanto en los puntos donde recale como por los buques que encuentre antes de incorporarse a la Escuadra para arreglar su conducta a los sucesos que hayan tenido lugar en aquellos mares; advirtiendo a V.S. que las fuerzas navales del Perú se componen de una fragata y tres corbetas de hélice y de algunos vapores de ruedas de poca importancia.

Desde su salida de Cádiz navegará V.S. con todas las precauciones militares que preceptúan las Ordenanzas reiterándole que dedique muy particularmente su atención a la instrucción de su equipaje y conservación del armamento; que cuide con la mayor asiduidad de la salud de la tripulación y transporte por medio de su aseo, frecuente lavado de ropas, utilizando para el efecto el agua dulce que producen las máquinas y procurando que haya la mayor ventilación posible en los alojamientos especialmente después de los malos tiempos que experimente.

También prevengo a V.E. que cumpla y haga cumplir cuanto relativo a disciplina policía y sistema interior está dispuesto en los reglamentos vigentes, y muy particularmente en el de pinturas; que fije también mucho su atención en la instrucción militar y marinera de los Guardias Marinas a fin de que adquieran durante la campaña los más extensos conocimientos de su profesión. Y, finalmente, que respecto a saludos y puntos de etiqueta llene las prescripciones vigentes y prácticas establecidas, corresponda a las distinciones que pueda recibir y procure que la tripulación de ese buque observe en tierra un esmerado comportamiento en los puntos donde tocase; esperando S.M. que llenará V.S. cumplidamente todos sus deberes en la importante comisión que pasa a desempeñar.

De Real Orden lo expreso a V.S. para su conocimiento y más recto cumplimiento. Dios =

700

1865 diciembre 19. Madrid.
El ministro de Marina al capitán general del Departamento de Cádiz.
Da instrucciones sobre los haberes de las tripulaciones de la fragata Almansa *y la goleta* Consuelo.

MINISTERIO DE MARINA
DIRECCION DE ARMAMENTOS

Madrid, 19 Diciembre 1865

Al Capitán General del Departamento de Cádiz.

E. S. Por continuación a las instrucciones que para la comisión que pasan a efectuar la fragata *Almansa* y la goleta *Consuelo* comuniqué a V.E. con fecha de ayer, se ha dignado disponer la Reina, q.D.g., prevenga a V.E. al Comandante de la citada fragata que con el caudal que lleva a su bordo satisfaga mensualmente los haberes de su dotación según vayan venciéndose y atienda al pago de frescos, al de los demás gastos que ocurran en su navegación y al del combustible que tome en Río de Janeiro, si tocase en aquel punto, pues el carbón que reciba en Santa Cruz de Tenerife, y en San Vicente de las islas de Cabo Verde los satisfará oportunamente el gobierno de S.M.; así como el Comandante de la Estación naval del Río de la Plata el combustible y los víveres con que ha de repostarse la *Almansa* en Montevideo.

También prevendrá V.E. al Comandante de la goleta *Consuelo* que con los fondos que lleva en caja atienda igualmente al pago de frescos, al de los demás gastos que puedan ofrecerse durante su campaña y a satisfacer el combustible que tome en Río de Janeiro o en otros puntos, donde no haya asentistas del gobierno.

De Real Orden lo expreso a V.E. para su conocimiento, fines consiguientes y en el concepto de habérsele prevenido en telegrama de 17 del actual que a la dotación de la *Almansa* se satisfaga ambos de su salida los haberes del presente mes y los correspondientes al próximo inmediato; añadiendo ahora a V.E. que las dos mensualidades mandadas librar a la goleta *Consuelo* dispondrá que se faciliten a la tripulación de dicho buque antes de su salida. Dios, etc.

701

1865 diciembre 27 - 1866 enero 18, San Fernando.
José M.ª de Bustillo, capitán general del Departamento de Cádiz, al ministro de Marina.
Informa sobre la adquisición de las prendas de vestuario necesarias para la tripulación de la fragata Almansa *y la goleta* Consuelo.

CAPITANIA GENERAL
DE MARINA

del Departamento de Cádiz

Excmo. Sr.:

Autorizado por Real orden de 2 del actual para disponer por los medios que considerase más conducentes la adquisición de las prendas de vestuario que faltasen a los individuos de marinería que desde Ferrol condujo a este Departamento el vapor Isabel II para pasar a la Escuadra del Pacífico en la fragata *Almansa* previne que tanto a estos individuos cuanto a los nuevamente embarcados en la mencionada fragata se les pasara una revista de su vestuario a fin de conocer exactamente las prendas de que careciesen, y que, esto verificado se me remitiera una relación de las que debieran adquirirse deducción hecha de las que pudieran facilitarse por el Arsenal mediante a haber existencias en el Almacén general.

Así tuvo efecto, y conocido el número de prendas de vestuario existente en dicho Establecimiento y el que se necesitaba adquirir para el completo de las correspondientes a los individuos en cuestión, ordené lo conveniente a fin de que éstas que son las que se detallan en la copia que se adjunta, señalada con el número 1 las proveyeran los asentistas que últimamente han sido de vestuarios de marinería, por tener existencias de ellas bajo las formalidades de ordenanza y a los mismos precios estipulados en sus contratas fenecidas.

Al propio tiempo, el Comandante de la goleta *Consuelo* pasó a mis manos una nota expresiva de las prendas de vestuario que faltaban para completar las pertenecientes a los individuos de su dotación y de las cuales no había existencias

Señora:

De la aprobación de V.M. considera el Director que suscribe las disposiciones adoptadas por el Capitán General del Departamento de Cádiz para proveer de las prendas de vestuario que faltaban a las tripulaciones de la fragata *Almansa* y goleta *Consuelo* y a los individuos que debía transportar al Pacífico el primero de los citados buques, las cuales con deducción de aquellas de que había existencias en el almacén general del Arsenal de la Carraca han sido facilitados por el último asentista de vestuario a los precios de su extinguida contrata.

1 Enero 1866

José Martín Viñalet

Conforme

Fecho: 18 Enero 1866.

en el almacén general del Arsenal, en vista de lo cual dispuse que también fuesen adquiridas bajo los mismos términos adoptados para los de los transportes de la *Almansa,* siendo las que se relacionan en la copia número 2.

Y, habiendo tenido ya lugar la entrega de todas las referidas prendas de vestuario por los citados asentistas y su distribución entre los referidos interesados, tengo el honor de dar cuenta de todo a V.E. para su superior conocimiento, esperando que merezca la aprobación de S.M.

Dios guarde a V.E. muchos años.

San Fernando, 27 de diciembre de 1865.

Excmo. Sr.

José M.ª de Bustillo

Excmo Sr. Ministro de Marina.

702

1865 diciembre 28.
El comandante de la fragata Numancia, *Juan Bautista Antequera a Manuel de la Pezuela.*
Informa al comandante de la fragata Berenguela *sobre las comisiones cumplidas en el reconocimiento del puerto Inglés.*

En 28 de diciembre

Sr. Comandante de la fragata *Berenguela.*

Adjunto remito a V.E. los dos partes que me da el Teniente de Navío de la dotación de este buque Don Santiago Alonso Franco y Cordero de las comisiones que por orden de V.S. verificó en el día de ayer, consistiendo la primera en el reconocimiento del Puerto inglés y la segunda en sacar el vapor que allí había reconocido para lo cual tuvo que empeñar el fuego con las fuerzas de tierra que acudieron a la orilla. Debo añadir a V.S. que he quedado satisfecho del comportamiento de todos en esta comisión, y que he hecho expresar en los partes los nombres del grumete herido, y de los individuos de clase para las anotaciones que correspondan. = Dios, etc.

Folio 254

703

1866 enero 1, fragata Villa de Madrid, *puerto de Valparaíso.*
Casto Méndez Núñez, comandante general de la Escuadra del Pacífico al ministro de Marina.
Traslada carta del teniente de navío Luis Fery en la que refiere el combate con la corbeta chilena Esmeralda *y el apresamiento del buque español. Adjunta un estado de muertos y heridos.*

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

Excmo. Sr.:

Número 1

Se acompaña en copia una carta del Teniente de navío D. Luis Fery, y un estado de muertos y heridos.

El Sr. Comandante de la fragata italiana *Príncipe Humberto* vino a bordo de este buque en el día de hoy, siendo portador de la carta que me dirige el Teniente de navío D. Luis Fery, y que en copia acompaño a V.E.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Villa de Madrid,* puerto de Valparaíso y Enero, 1.º de 1866.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

Sr. D. Casto Méndez Núñez.— Santiago, 30 de diciembre de 1865. = Muy Sr. mío: acabo de recibir la visita del Sr. Cónsul de Italia y por él he sabido que como suponía deseaba V. tener noticias nuestras, y que se me permitía por su intercesión comunicar con V. Me apresuro a darle una ligera noticia de los sucesos que más deben interesarle. = Salí de Coquimbo el día 25 de noviembre a las diez de la mañana avisté una corbeta de vapor que navegaba a máquina y de vuelta encontrada, y a poco pareciéndome sospechosos sus movimientos, hice zafarrancho de combate. La corbeta izó bandera inglesa gobernando siempre en nuestra demanda y le contesté con la nuestra: al aproximársenos por nuestro costado de estribor mandé rallar las dos colizas a esta banda y cargar el armamento portátil. La corbeta pasó por la popa y al estar por la aleta de babor disparó un cañonazo con bala al que pronto siguió toda la andanada de estribor arriando el pabellón inglés e izando a poco el chileno. Desde que llegué a tener fundadas sospechas de que pudiera ser buque enemigo el que se aproximaba había dado orden a la máquina de que estuviesen listos para dar la mayor fuerza posible; y así lo dispuse desde el primer tiro con objeto de aprovechar todas las ventajas que pudiera proporcionarme una superior marcha; pero a pesar de forzar la máquina cuanto fue posible, no pude conseguir obtener una velocidad de más de siete millas, muy inferior a la de nuestro enemigo, lo que me hizo prever desde el principio la con-

siderable desventaja con que se iniciaba un combate que no podía rehusar. Al ver se dirigía la corbeta a nuestro lado de babor mandé cambiar las colizas a esta banda pero apenas hecha esta faena recibíamos sus fuegos y enmendaba a buscar nuestra aleta de estribor por donde recibimos una andanada de babor. Esta maniobra se repitió sin entrar en nuestro sector de tiro y a pesar de que puse todo mi empeño en maniobrar de modo que pudiera ofenderle con mi artillería, pues a este fin dispuse que quedase una coliza a cada banda, sólo pude hacerle tres disparos, de los cuales dos dieron en su casco, mientras la corbeta disparó sobre nosotros alternativamente su artillería de una y otra banda seis o siete veces. Mi situación no podía ser más desfavorable, pues, como Vd. comprenderá, el enemigo de andar nos ofendía impunemente evitando entrar dentro de nuestro ángulo de tiro, y en vista de esto, y convencido de que con prolongar por más tiempo la acción sólo conseguía sacrificar inútilmente a una dotación que con notable valor y sangre fría sufría el fuego del enemigo me creí en el triste deber de arriar la bandera a los tres cuartos de hora proximamente de empeñado en tan desigual combate. = Adjunta remito a V. una relación de las bajas habidas y del estado en que se encuentran los heridos. Concluido el combate nos hicieron transbordar a la *Esmeralda,* en la que fuimos conducidos al puerto de Papudo donde desembarcamos y de donde nos dirigimos a esta capital, en la que permanecemos. = Si esta carta fuera a V. directamente me extendería en hablarle con detención del delicado comportamiento de que desde la *Esmeralda* hemos sido objeto, muy especialmente los heridos, y enfermos que en todas partes han sido atendidos con esmero, y se les ha proporcionado cuanto para ellos ha sido necesario y posible. = En la actualidad estamos en el cuartel de cazadores de a caballo a excepción de los dos Ayudantes de máquinas, Carpintero y Armero que están en el de Artillería, y de siete individuos que se encuentran en el hospital. = Deseo tener ocasión de dar a V. más circunstanciados pormenores, y en tanto queda de V. atento seguro servidor. = Q.S.M.B. = Luis Fery.

Es copia.

Méndez.— Rubricado.

RELACION DE LOS INDIVIDUOS QUE HAN SIDO MUERTOS, HERIDOS O CONTUSOS DURANTE EL COMBATE DEL 26 DE NOVIEMBRE

Clases	*Nombre*	*Estado actual*	
Alférez de Navío	D. Juan Jacome	Contuso	Curado
Guardia Marina hab.	D. Víctor Concas	Herida y fractura	Curado
Guardia Marina 1.ª clase	D. Joaquín Bustamante	Contuso	Curado
2.º Condestable	D. Rafael Campos	Herida grave	Convaleciente
Escribiente	D. Emilio Méndez y Guerrero	Muerto	
3.er Contramaestre	D. Manuel Fernández	Contuso	Curado
Aprendiz habilitado	D. José Baños	Herido	Curado
Cabo de mar	Amaro Peraza	Muerto	
Cabo de mar	Melchor García	Herida grave	Hospital
Cabo de mar	José Font	Herida y contusión	Curado
Preferente	José Gualde	Herida y fractura grave	Curado
Preferente	Antonio Rosas	Muerto	
Preferente	Francisco Morán	Herida grave	Curado
Preferente	Francisco Ferrer	Herida	Curado
Ordinario	Baltasar Pousada	Herida grave	Hospital
Ordinario	Evaristo Suárez	Herido	Curado
Ordinario	Nicolás Sebastián	Herido	Curado
Ordinario	Fernando Suárez	Herido	Curado
Fogonero	Francisco Julio	Muerto	
Soldado	Pedro Berraza	Herida y fractura grave	Hospital
Soldado	José Méndez Cadena	Herido	Curado
Soldado	Tiburcio Gómez	Herido	Curado

Es copia.

Méndez.— Rubricado.

704

1866 enero 3. Madrid.
El ministro de Marina al capitán general del Departamento de Cádiz.
Le da orden para que la fragata Almansa *se haga a la mar en unión de la* Consuelo *tan pronto como reciba doscientos mil escudos de oro. Adjunta comunicación reiterando la orden anterior.*

Madrid, 3 de Enero de 1866

El Ministro de Marina

Al Capitán General del Departamento de Cádiz

SAN FERNANDO

Inmediatamente que reciba la *Almansa* doscientos mil escudos en oro que debe llevar para la Escuadra del Pacífico dispondrá V.E. que se haga a la mar en unión de la *Consuelo.*

MINISTERIO DE MARINA
DIRECCION DE ARMAMENTOS

Madrid, 4 de enero de 1866.

Al Capitán General del Departamento de Cádiz

E.S. En telegrama de hoy dije a V.E. lo que sigue:

«Inmediatamente que reciba la *Almansa* doscientos mil escudos en oro que debe llevar para la Escuadra del Pacífico dispondrá V.E. que se haga a la mar en unión de la *Consuelo.*

De Real orden lo reitero a V.E. para su conocimiento y fines indicados. Dios, etc.

705

1866 enero 10, San Fernando.
José M.ª Bustillo, capitán general del Departamento de Cádiz al ministro de Marina.
Adjunta las instrucciones dadas por él, además de las del Ministerio, a los comandantes de la fragata Almansa *y la goleta* Consuelo.

CAPITANIA GENERAL
DE MARINA

Del Departamento de Cádiz

Excmo. Sr.:

Señora:

En sentir del Director que suscribe procede que V.M. se digne aprobar al Capitán General del Departamento de Cádiz las instrucciones que, como complemento de las que se extendieron en este Ministerio, dio a los Comandantes de la fragata *Almansa* y la goleta *Consuelo* para el desempeño del viaje, que al Pacífico la primera y al Río de la Plata la segunda, pasaban a verificar.

27 Enero 1866.

José Martínez Viñalet.

Aprobado.

Fecho: 3 de febrero de 1866.

Al trasladar con fecha 20 de Diciembre último al Comandante de la fragata *Almansa* la Real orden de 18 del mismo incluyéndole originales las instrucciones para su viaje al Pacífico, creí conveniente agregarle por mi parte en cumplimiento de lo que se me previno en dicho Real precepto, las adicionales que siguen:

«Lo que traslado a V.S. con inclusión de las instrucciones originales de referencia y copia de las mismas que debe llevar la *Consuelo* para que se las entregue a su Comandante adicionadas con las suyas particulares al tenor de lo que S.M. ordena, habiendo prevenido con anticipación a dicho Comandante que desde luego se presente a las órdenes de V.S. = Respecto a que las expresadas instrucciones dictadas por S.M. para la navegación que va V.S. a emprender detallan minuciosamente cuanto para el mejor acierto de ella debe V.S. practicar, sólo tengo que agregarle que verifique su salida en unión de la goleta *Consuelo* el día 23 del actual, que no omita desvelo para lograr el mejor régimen y enseñanza de los Guardias Marinas de su dotación, así como que cele que el crecido transporte de marinería que conduce llegue a su destino en el mayor grado de instrucción militar y marinera, para lo que no perdonará momento en que sea posible practiquen éstas en alternativa con su dotación, dedicando en estos actos V.S. y todos los Oficiales del buque la mayor asiduidad e interés para conseguir el mejor éxito posible, a fin de que cuando los entregue en la Escuadra, sea en estado de instrucción que el servicio reclama y, si en el curso de la navegación tuviese que hacer V.S. uso de ellos en función de armas dejen el pabellón a la altura debida: Que a fin de contar V.S. para cuando entre en los mares del Pacífico con carbón suficiente hasta incorporarse a la

Escuadra que antes y después de su paso por Magallanes, aproveche cuanto pueda el aparejo para el mayor ahorro de combustible; y últimamente que en cualquier punto a donde recale V.S. con la *Consuelo* vigile con el mayor desvelo que el comportamiento de la gente de ambos buques que baje a tierra sea el que corresponde a la disciplina que deben ostentar para dejar en el lugar que merece el buen nombre de nuestra Marina.

La permanencia de V.S. en los puertos a que arribe con la *Consuelo*, será el más corto posible atendido a que su llegada al Pacífico es del mayor interés se realice con toda urgencia. = Por el Correo de hoy he recibido una Real orden adicional a las instrucciones de la que remito a V.S. dos copias, una para sí y otra que dirigirá al Comandante de la *Consuelo*.

Todo lo que tengo la honra de transcribir a V.E. para su superior conocimiento, esperando merecer la aprobación de S.M.

Dios guarde a V.E. muchos años.
San Fernando, 10 de Enero de 1866.
Excmo. Sr.
José M.ª Bustillo.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

706

1866 enero 10, San Fernando.
José M.ª Bustillo, capitán general del Departamento de Cádiz, al ministro de Marina.
Confirma el telegrama enviado el día anterior con la noticia de la salida de la fragata Almansa *y la goleta* Consuelo.

CAPITANIA GENERAL
DE MARINA
Del Departamento de Cádiz

Excmo. Sr.:

En el telegrama de ayer he participado a V.E. haber salido la fragata *Almansa* y goleta *Consuelo* para su destino.

Lo que tengo la honra de reiterar a V.E. para su debido superior conocimiento y en confirmación.

Dios guarde a V.E. muchos años.
San Fernando, 10 de enero de 1866.
Excmo. Sr.
José M.ª de Bustillo. — Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

707

1866 enero 11, Madrid.
El ministro de Marina al capitán general del Departamento de Cádiz.
Pide confirmación de la salida de la goleta Almansa *y de si ha recibido los 200.000 escudos que debe llevar a la Escuadra del Pacífico. Se adjunta telegrama con la respuesta afirmativa del capitán general del Departamento.*

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

Madrid, 11 de enero de 1866.

Al Capitán General del Departamento de Cádiz.

E.S. En telegrama de hoy dije a V.E. lo que sigue:

La *Almansa* según noticias ha cobrado el caudal que conduce al Pacífico. Diga V.E. si ha salido.

De Real orden lo corroboro a V.E. para su conocimiento y fines indicados; siendo la voluntad de S.M. que el referido buque y la *Consuelo* se hagan a la mar desde luego si como ha manifestado a este Ministerio la Dirección General del Tesoro han sido entregados al Contador de la *Almansa* los 200.000 escudos en centines de oro que debe llevar a la escuadra del General Pareja. Dios, etc.

DESPACHO TELEGRAFICO

El Capitán General del Departamento al Ministro de Marina.

El nueve al mediodía acabó de entregarse al contador de la *Almansa* de los cien mil duros que lleva para las atenciones de la fuerza del Pacífico: en seguida di orden a su Comandante saliese para su destino, dando parte a V.E. de haberlo verificado en telegrama de las cinco de la tarde del mismo día que ratifiqué por el correo del diez con la fragata salió también la *Consuelo*.

Madrid, 11 de enero de 1866.

708

1866 enero 16.
Juan Bautista Antequera a Méndez Núñez.
Traslada el parte del alférez de navío Antonio Armero que con la fragata Valenzuela del Castillo *conducía víveres y carbón para la Escuadra desde Callao hasta el puerto de Caldera.*

En 16 de enero

Adjunto tengo el honor de acompañar a V.S. el parte que me da el Alférez de Navío Don Antonio Armero al llegar a Caldera conduciendo desde el Callao víveres y carbón para la Escuadra sobre la fragata *Valenzuela del Castillo*, con arreglo a las órdenes que había recibido. Las condiciones de este buque, su estado de completa exclusión, la carencia absoluta de recursos, y la calidad de su escaso equipaje hacen a mi ver de esta campaña verificada con tales recursos en tiempo de guerra y llevada a cabo (según las noticias oficiosas) con constancia y presencia de ánimo bastante para levantar el espíritu de su abatido equipaje, uno de esos hechos dignos de figurar en la hoja de servicios de un oficial de la Armada. = Dios, etc.

Folio 194 vuelto y 195.

709

1866 enero 19, Madrid.
El ministro de Marina al capitán general del Departamento de Cádiz.
Aprueba las disposiciones del capitán general sobre el vestuario de las tripulaciones de la fragata Almansa *y goleta* Consuelo.

MINISTERIO DE MARINA
DIRECCION DE ARMAMENTOS

Madrid, 19 Enero 1866.

Al Capitán General del Departamento de Cádiz.

E.S. Ha merecido la aprobación de S.M. lo dispuesto por V.E. para proveer de las prendas de vestuario que faltaban para completar el equipo de las tripulaciones de la fragata *Almansa* y goleta *Consuelo* y el de los individuos que transporta al Pacífico el primero de los citados buques, cuyas prendas con deducción de aquellas de que había existencias en el Almacén general del Arsenal de la Carraca, han sido facilitadas por el último asentista de vestuario a los precios de su extinguida contrata.

De R.O. lo digo a V.E. para su conocimiento y como resultado de su carta número 2.902 de 27 de diciembre ppdo. = Dios, etc.

710

1866 enero 20, islas de Cabo Verde.
Francisco de Paula Navarro, comandante de la fragata Almansa, *al ministro de Marina.*
Relata los acontecimientos del viaje en unión de la goleta Consuelo.

Fragata de hélice
Almansa

Excmo. Sr.:

Después de haber tomado el carbón necesario para rellenar las carboneras, y lo mismo la aguada, y hecho el fresco de los ranchos en la rada de Santa Cruz de Tenerife salí de dicha rada al anochecer del 15 del corriente en unión de la goleta *Consuelo* y hemos fondeado ambos buques en este Puerto en la mañana de ayer con objeto de reponer aquí los consumos de los dichos artículos en esta travesía como ya se está verificando, todo en cumplimiento de las instrucciones que de Real orden se dignó comunicarme V.E. en 18 de diciembre del año próximo pasado.

Ninguna novedad digna de llamar la superior atención de V.E. ha ocurrido en este viaje. Se ha aprovechado todo lo posible el aparejo, unas veces en ayuda de la máquina y otras veces sólo según convenía, y la fragata siempre lo ha hecho muy bien de todos modos en su andar como verá V.E. por el resultado de este viaje y a no haber sido porque fue necesario acortar la marcha a causa del menor andar de la *Consuelo*, se hubiera cumplido esta travesía en muy poco más de tres días.

Todo lo que tengo el honor de manifestar a V.E. para su debido conocimiento.

Dios guarde a V.E. muchos años.

A bordo de la expresada *San Vicente* (Islas de Cabo Verde), 20 de enero de 1866.

Excmo. Sr.
Francisco de Paula Navarro.— Rubricado.

Excmo Sr. Ministro de Marina.

711

1866 enero 24, Madrid.
El ministro de Marina al ministro plenipotenciario de S.M. en Lisboa.
Envía instrucciones al comandante de la fragata Almansa *a través del ministro residente de S.M. en Montevideo y del comandante de la estación naval española en Río de la Plata, para que la goleta* Consuelo *y la* Wad-Ras *permanezcan en dicha estación.*

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

Madrid, 24 de Enero de 1866.

Al Ministro Plenipotenciario de S.M.C. en Lisboa.

E.S. Sírvase V.E. remitir el adjunto pliego al Comandante de la estación naval española del Río de la Plata por conducto del Ministro Residente de S.M. en Montevideo en el primer paquete que toque en ese punto, pues es urgente su envío.

De Real orden lo expreso a V.E. para su conocimiento y fines indicados. Dios, etc.

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

Madrid, 24 Enero 1866.

Al Comandante de la fragata *Almansa.*

Siendo ya innecesaria la incorporación de la goleta *Wad-Ras* a la Escuadra del Pacífico para las operaciones que deben verificar aquellas fuerzas, la Reina (q.D.g.) se ha dignado resolver que la citada goleta lo mismo que la *Consuelo* queden en la Estación naval del Río de la Plata y que V.S., después de haber cubierto las bajas de la referida estación con la parte necesaria del transporte que conduce, prosiga para el Pacífico, a no ser que por comunicaciones oficiales o por noticias fidedignas que merezcan cumplido crédito adquiera completa seguridad de que haya emprendido la Escuadra su viaje de regreso, en cuyo único caso quedará V.S. en Montevideo.

También es la voluntad de S.M. que si al recalar V.S. a Valparaíso supiese que ya no se hallaba la Escuadra en el Pacífico, regrese V.S. inmediatamente a Montevideo efectuando su navegación a la vela por el Cabo de Hornos con escala en puerto Stanley de las Islas Malvinas para repostarse de combustible si hubiera seguridad de haberlo en aquel punto; y que para hacer frente a todas las eventualidades que puedan ocurrir se aprovisione V.S. antes de su salida del Río de la Plata de los víveres que pueda abarrotar, cuyo repuesto bajo ningún concepto habrá de ser menor de cinco meses para tripulación y transporte aun cuando sea necesario reducir la cantidad de vino a los espacios de defensa que resulten sobrantes, procurando además navegar constantemente con las debidas precauciones militares y economizar cuanto sea posible el consumo de combustible para que le reste siempre el suficiente para alguna caza que se ofreciese o para salir de cualquier empeño sobre bajos o costas en que pueda encontrarse y para las recaladas a puerto.

De Real orden lo expreso a V.S. a los fines de su más puntual cumplimiento.

712

1866 enero 30, fragata Numancia, *Valparaíso.*
Méndez Núñez al ministro de Marina.
Se acusa recibo de la Real orden que dispone la incorporación a la Escuadra de la fragata Almansa, *goleta* Wad-Ras *y urca* Trinidad.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL PACIFICO

Excmo. Sr.:

Por la Real orden de 11 de diciembre quedo impuesto de haberse dignado S.M. disponer que la fragata *Almansa,* goleta *Wad-Ras* y urca *Trinidad* salieran inmediatamente para unirse a esta Escuadra, así como de todas las prescripciones que se citan en dicha Soberana disposición.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Numancia,* Valparaíso y Enero 30 de 1866.

Ecmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

713

1866 febrero 3, Madrid.
El ministro de Marina al capitán general del Departamento de Cádiz.
Da su aprobación a las instrucciones complementarias dadas por el capitán general a los comandantes de la fragata Almansa *y goleta* Consuelo.

MINISTERIO DE MARINA

DIRECCION DE ARMAMENTOS

Madrid, 3 de febrero de 1866.

Al Capitán General del Departamento de Cádiz.

E.S. Habiendo merecido la aprobación de S.M. las instrucciones complementarias que dio V.E. a los Comandantes de la fragata *Almansa* y goleta *Consuelo* para el desempeño del viaje al Pacífico la primera, y al Río de la Plata la segunda que pasaban a verificar, lo expreso a V.E. de Real Orden para su conocimiento y como resultado de su carta n.º 79 de 10 de Enero último. Dios, etc. =

714

1866 febrero 3, Madrid.
Rafael Rodríguez Arias, director de Personal, al director de Matrículas de Mar.
Remite relación dada por el mayor general de la Escuadra del Pacífico de la dotación de la goleta Covadonga, *apresada por la corbeta de guerra chilena* Esmeralda *el 26 de enero.*

DIRECCION DE PERSONAL

El Mayor General de la Escuadra del Pacífico con fecha 1.º de Diciembre desde Valparaíso me dice lo que sigue:

«Remito a V.S. la adjunta relación nominal del Comandante, Oficiales, Guardias Marinas y demás individuos que componían la dotación de la Goleta *Covadonga* al ser apresada por la Corbeta de guerra chilena *Esmeralda* el día 26 del mes anterior».

Lo que traslado a V.S. para su conocimiento acompañándole copia de la relación que se expresa a los fines que correspondan en la Dirección de su cargo.
Dios guarde a V.S. muchos años.
Madrid, 3 de Febrero de 1866.

El Director
Rafael Rodríguez Arias.

Sr. Director de Matrículas de Mar.

Mayoría general de la Escuadra del Pacífico. = Relación de los individuos que componían la dotación de la Goleta *Covadonga* en 26 de Noviembre de 1865, en cuyo día fue apresada:

Comandante, Teniente de Navío:
D. Luis Fery y Torres de Vildosola.

Alféreces de Navío:
D. Félix Gurrea y Gurrea
D. Juan Jácome y Pareja
D. Joaquín Cincúnegui y Marco.

Guardias Marinas de 1.ª clase, habilitados de Oficial. Encargado de la cuenta y razón:
D. Víctor Concas y Palau.

1.er Ayudante de Sanidad:
D. José López y Bernal.

Guardias Marinas de 1.ª clase sin habilitar:
D. Joaquín Bustamante y Quevedo
D. Emilio Luanco y Gaviot.

2.º Contramaestre, graduado de Alférez de Fragata:
D. Francisco Gómez y González.

3.er Contramaestre:
D. Manuel Fernández.

Aprendices navales habilitados de 3.os contramaestres:
Jerónimo Alfonso
José Baños.

2.os Prácticantes:
D. Antonio Rodríguez y Martell.

2.º Carpintero:
Francisco Campo.

2.º Calafate:
Benito Regueiro.

Maestre de Víveres:
D. José Aguilar y Castañeda.

Despensero:
D. Enrique Cerezo.

1.er Armero:
Miguel Esteban Valero.

Cocinero de equipaje:
Gregorio Torres de Isidro, Matrícula de Tortosa.

Cabos de mar:

Juan Riera, de Pedro	Mataró
José Font, de Juan	Mataró
Amaro Pinaza, de Domingo	Canarias
Pelegrín Cruzo, de Francisco	Barcelona
Esteban Boades, de Antonio	Mataró
Miguel Ruedas, de Juan	Sevilla

Marineros Preferentes:

Francisco Ferrer, de Juan	Rosas
Leonardo Seide, de Francisco	Coruña
José Ugalde, de id.	Málaga
Juan Roca, de Salvador	Mataró
Juan Bautista Alonso, de Agustín	Barcelona
Vicente Juan, de Antonio	Ibiza
Salvador Ruiselver, de otro	Torrevieja
Pedro Gómez, de Bartolomé	Mazarrón
Sebastián Miralles, de Pascual	Vinaroz
Pablo Salvá, de Antonio	Palma
Lorenzo Salguero, de Francisco	Redondela
Antonio Rosas, de otro	Sitges
Jacobo Rasos, de Carlos	Noya
Gabriel Sires, de Juan	Alcudia
Antonio de Iglesias, de Juan	Marín
Salvador Cano, de Antonio	Málaga
Francisco Morán, de otro	Canarias

Marineros ordinarios:

Valeriano Juan, de Agustín	Vinaroz
Felipe Sánchez, de Juan	Málaga
Eustaquio Combte, de Bt.ª	Vinaroz
Francisco Fernández, de José	Vigo
Baltasar Pousada, de Benito	Marín
Nicolás Sebastián, de José	Cullera
Guillermo Oliver, de otro	Mallorca
Cristóbal Suárez, de Alejo	Canarias
Francisco Gresar, de Silvestre	Villagarcía
Pascual de Pico, de Cayetano	Ferrol
Gregorio Romero, de Manuel	Canarias
Isidro Escudero, de Manuel	Almería
Narciso Bos, de Manuel	Santander
José Benito Dieste, de Incógnito	Cabo Cruz
Fernando Suárez, de Pelegrín	Gijón
Vicente Novo, de Nicolás	Sta. María
José Casanovas, de Pablo	Mataró
Rafael Gabarrón, de Luis	Estepona
Evaristo Suárez, de Francisco	Ferrol
Joaquín Fernández, de José	Marín
Diego Mauri, de José	Ferrol
Marcelino Lalla, de Pedro	Santoña
Faustino Pastoriza, de Manuel	Vigo
Joaquín Iglesias, de Juan	Marbella
Francisco Ponte, de Baltasar	Puente de Hume

José Vázquez, de otro		Villagarcía
Manuel Mayán, de Gabriel		Villagarcía
Andrés Gómez, de Incógnito		Coruña

Grumetes:

Quinto:	Domingo Martínez, de Bernardo,	natural de Coruña
»	Feliciano Lucas, de Francisco	Alicante
»	Inocencio López, de Pedro	Santander
»	Juan Domínguez, de José	Huelva
»	José Pinache, de Pablo	Barcelona
»	Andrés Ferreirat y Chan, de José	Pontevedra
»	Cristóbal García, de Bartolomé	Cádiz
»	Domingo Núñez, de José	Betanzos
	José Fernández Rapia, de Manuel,	matrícula de Noya
	Ramón Barciaga, de Gabriel	» Vigo
	Francisco Costa, de Alejandro	» Vigo
	Ramón García, de José	» Cangas
	Miguel Petoado, de Manuel	» Padrón
	Manuel Gutiérrez, de Andrés	» Vigo
	Manuel Pérez, de otro	» Redondela
	Gregorio Mani, de Pedro	» Tarragona
	Sebastián García, de Cristóbal	» Coruña
	José Baguet y Alabart, de Silvestre	» Tarragona
	Francisco Martínez, de Diego	» Pontevedra
	Miguel Masuet y Coyet	» Barcelona
	Francisco González, de otro	» Granada
	Antonio López, de Juan	» Málaga

1.er Maquinista:
Jaime Harris

3.er Maquinista:
D. Jaime Domenech

4.º Maquinista:
D. José Fernández

Ayudantes de máquina:
D. José Benítez
D. José Rodríguez Sandianis

Fogoneros:

Marinero	Francisco Juli, de Juan.....	Matrícula de	Palamós
»	Basilio González, de Pedro.....	»	Vigo
»	Martín Castelar, de Agustín.....	»	Tortosa
»	José Ferrate, de Esteban.....	»	Cambrils
»	Jaime Alsina, de Buenaventura.....	»	Mataró
»	Juan Vila, de Pedro.....	»	Ferrol
»	Benito Sánchez, de José.....	»	Estepona

Paleadores

»	Vicente Marcó, de otro.....	»	Barcelona
»	Esteban Rodríguez, de Silvestre.....	»	Canarias
»	Francisco Hernández, de Juan.....	»	id.
»	Francisco González, de Bartolomé.....	»	Fuengirola
»	José Benito Artilez, de otro.....	»	Canarias
»	Juan Prat, de Pedro.....	»	Villanueva
»	Antonio Collazo, de Incógnito.....	»	Coruña

2.º Condestable:
Juan Manuel Campos

Cabos 1.os de Infantería de Marina:
Pedro Ruiz Nicolau
José Martínez González

Corneta:
Domingo Monjardín Martínez

Soldados:
Pedro Bernaza Vicent
Ramón García Tuelán
José Méndez Cadenas
Leonardo Ortega García
Manuel Losada Lesende
Tiburcio Gómez Garrido
Clemente Conejo Canal
Manuel Martínez Morejón
José Ramón Cañas

A bordo de la fragata *Villa de Madrid,* Valparaíso, 1.º de Diciembre de 1865. Miguel Lobo. Es copia.

Rafael Rodríguez Arias.

715

1866 febrero 11, fragata Almansa, *Río de Janeiro.*
Francisco de Paula Navarro, comandante de la fragata, al ministro de Marina.
Informa del viaje que realiza en compañía de la goleta Consuelo.

Fragata de hélice
Almansa

Excmo. Sr.:

En la mañana de antes de ayer fondeé en este Puerto en unión de la goleta *Consuelo,* con objeto de hacer carbón; y no ha sido posible evitar esta escala por más combinaciones para economía de combustible que se han puesto en práctica, porque a excepción de tres o cuatro días que ha habido brisa fresquita, lo demás de la travesía, desde la Isla de San Vicente, han sido calmas y vientos de proa. Se han comprado para esta fragata 150 toneladas de carbón Cardiff a 12 pesos fuertes cada una, cuyo importe se ha satisfecho de los fondos de este buque, y la *Consuelo* ha tomado 70. toneladas del mismo carbón.

Mañana quedaremos listos y seguidamente saldremos para Montevideo.

Ninguna novedad ha ocurrido en esta travesía.

La salud del equipaje ha sido buena y éste adelanta en su instrucción militar y marinera.

Todo lo que tengo el honor de notificar a V.E. para su debido conocimiento, deseando siempre que mis operaciones merezcan su superior aprobación.

Dios guarde a V.E. muchos años.

A bordo, Río de Janeiro, 11 de Febrero de 1866.

Excmo. Sr.

Francisco de Paula Navarro.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

716

1866 febrero 12, fragata Numancia, *Valparaíso.*
Casto Méndez Núñez al ministro de Marina.
Acusa recibo de la Real orden que establece los pagos que han de hacer la fragata Almansa *y la goleta* Consuelo.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL
PACIFICO

Excmo. Sr.:

Número 68

Se acusa recibo de la Real orden que trata de los gastos que habían de pagar la fragata *Almansa* y la goleta *Consuelo.*

Por la Real orden de 22 de Diciembre queda impuesto de los gastos que habían de satisfacer los Comandantes de la fragata *Almansa* y goleta *Consuelo* pertenecientes a los caudales que tenían a sus bordos.

Dios guarde a V.E. muchos años. Fragata *Numancia,* Valparaíso y Febrero 12 de 1866.

Excmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

717

1866 febrero 12, fragata Numancia, *Valparaíso.*
Méndez Núñez al ministro de Marina.
Acusa recibo de la Real orden con las instrucciones dadas al comandante de la fragata Almansa.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL
PACIFICO

Excmo. Sr.:

Por la Real Orden de 18 de diciembre último quedo impuesto de las instrucciones dadas al Sr. Comandante de la fragata *Almansa* para el desempeño de la importante comisión a que ha sido destinado dicho buque; así como de todos los demás puntos que en dicha Real Orden se citan.

Dios guarde a V.E. muhos años.

Fragata *Numancia,* Valparaíso y febrero 12 de 1866.

Excmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.— Rubricado.

Excmo Sr. Ministro de Marina.

718

1866 febrero 16, fragata Numancia, *Valparaíso.*
Méndez Núñez al ministro de Marina.
Da cuenta de la comisión de reconocimiento de la costa desde la isla de Juan Fernández hasta Valparaíso, desempeñada por las fragatas Villa de Madrid *y* Blanca.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL
PACIFICO

Excmo. Sr.:

El Sr. Comandante de la fragata *Villa de Madrid* con fecha de ayer me dice lo siguiente:

«En cumplimiento a las órdenes que recibí de V.S. de fecha de enero último referentes a la salida a la mar de esta fragata en unión de la *Blanca* con objeto de hacer un reconocimiento en la isla de Juan Fernández la de Chiloca y demás puertos hasta Valparaíso, extremos que abraza; dejamos ambas fragatas este último punto el 21 a las 11 de la mañana a la máquina hasta dos horas después, que habiendo entablado el viento del S. se apagó aquella largando el aparejo proporcionado al andar de la *Blanca,* menor al de este buque. Desde este día se navegó siempre mura de babor con el viento fijo del S. hasta el 24 a mediodía que, hallándonos en el meridiano de Juan Fernández y unas 50 millas al S., se aferró el aparejo y funcionó la máquina con tres calderas, consiguiendo en la mañana siguiente a las 5 ½ reconocer perfectamente el puerto de San Juan Bautista de la citada isla, donde no encontrándose ninguna clase de embarcación, continuamos a la vela ciñendo el viento del S. de la mura de babor. Los días siguientes se experimentaron vientos bonancibles del 2.° cuadrante y el 29 habiendo rolado al O.N.O. se navegó todo el día al S.E. hasta las 2 de la mañana, que sobre un chubasco de viento fresco, volvió a llamar al S. ciñendo de la mura de estribor. Así continuamos los días siguientes haciendo proa al E. y E. ¼ al S.E. El cuatro en la madrugada se reconoció la isla de Chiloé por su parte más N.; hasta este día siempre se navegó a la vela, pero habiéndonos quedado encalmados a la vista de tierra y con mucha mar del S.O. se pusieron las máquinas en movimiento, y el cinco a las cuatro de la tarde, bajo una gran cerrazón dimos fondo en puerto Low de la isla Guaiteca, en cuyo puerto no encontramos ninguna clase de buques; este puerto ofrece mucha seguridad por estar abrigado de todos los vientos reinantes; hay abundancia de leña y agua, pero se halla enteramente deshabitada. A las 8 de la noche del citado día, después de haber conferenciado con el Comandante de la *Blanca* nos pusimos ambas fragatas en movimiento en vista de las buenas apariencias del tiempo dirigiéndonos a reconocer la isla de Chiloé por la parte del E. y su archipiélago. Al día siguiente, 6, a las cuatro de la tarde, fondeamos en puerto Oscuro, en cuyo punto tampoco se halló buque ninguno. Mi intención era desde el fondeadero de

puerto Oscuro dirigirme con ambas fragatas a reconocer detenidamente todo el seno de Reloncavi y pasar de allí a puerto San Carlos de Chiloé por el estrecho de Chacao, reconociendo todos sus ángulos y calas no obstante lo difícil de la navegación, pero habiendo adquirido vehemente presunción de que los buques enemigos, pudieran encontrarse en los estrechos o esteros de Calbuco, por dichos de un colono alemán, que comunicó con éste y que nos participó entre otras cosas que el lunes anterior había pasado el *Maipú* para el S. y que la fragata peruana *Amazonas* había naufragado en los arrecifes que conducen a dicho Calbuco aunque sin especificar en cuál, determiné hacer un reconocimiento sobre dicho Calbuco, para lo cual me dirigí con la *Blanca* a las 5 de la mañana sobre isla Tabón, adelantándose aquélla a explorar las bocas de los canales, que dejan este dédalo de arrecifes y conducen a los esteros de Calbuco y ensenada de Abtao. Nada más pudo descubrir por entonces la *Blanca* que la citada fragata *Amazonas* totalmente perdida sobre uno de los mencionados arrecifes, cuya novedad me comunicó, confirmándose así la noticia dada por el Alemán colono y por consiguiente la probabilidad de que los buques enemigos, se encontrasen en estas proximidades. Llamado un bote del país que navegaba cerca de esta fragata, comunicó su patrón, que desde luego creyó estos buques peruanos, que los enemigos efectivamente se encontraban reunidos en el estero de la isla Abtao donde hacía algún tiempo tenían establecido su apostadero, que habían fortificado con la artillería de la perdida *Amazonas*. Después de conferenciar con el Sr. Comandante de la fragata *Blanca* y de estudiar ambos sobre el plano la localidad y sin ocultársenos ni las graves dificultades que teníamos que vencer, para franquear los arrecifes de Lami y Carva, que conducen a dicha isla Abtao, ni la estrategia natural del punto, que lo hacen inaccesible a buques de este porte, no ya por el calado sino por la falta de espacio para los movimientos más indispensables como se servirá V.S. ver por el adjunto croquis tomado de la carta inglesa con aumento de escala, decidimos de común acuerdo, acometer la empresa con esperanza y casi con confianza de éxito. Emprendimos el movimiento poco después de las 12, tomando la vanguardia a muy poca máquina la fragata *Blanca,* la cual verificó el paso, verileando el arrecife de Lami y siguiendo yo sus aguas. Aunque el Chilolés que dio estas noticias se ofreció a pilotear los buques e iba a bordo de la *Blanca* para el efecto fue de muy poca utilidad por razones fáciles de concebir.

Desde la medianía de dicha estrechura se vieron los palos de dos o tres buques que desahogaban vapor detrás de la isla Abtao y nosotros seguimos gobernando a descubrir la boca del canalizo, listos ya para empeñar el combate. No nos equivocamos en manera alguna respecto a la posición que ocupaba el enemigo. La isla Abtao forma casi ángulo recto; uno de sus brazos corre próximamente N.O. S.E. paralelo a otra punta rasa del continente de igual dirección, que forma con aquél un sinuoso canalizo de poco más de un cuarto de milla de ancho: y el otro brazo se prolonga hacia el Oeste, dejando otra salida a este tortuoso estero mucho más estrecha que la del N. si bien marcada en la carta con bastante braceaje. La boca N. de dicho estero la forma un promontorio de unos ochenta pies de elevación en la isla y la costa occidental del continente, como de la mitad de dicha elevación: uno y otra muy pobladas de arbolado y en la última algún caserío. Estaba la escuadra combinada, dispuesta en forma de Herradura, acoderados los buques y con todos sus fuegos convergentes hacia la boca del canalizo, que cerraban totalmente. Apoyaban los extremos del arco dos vapores pequeños que no conozco con exactitud y seguían de izquierda a derecha la corbeta peruana *América,* la goleta *Covadonga,* la corbeta peruana *Unión* y la fragata de igual nacionalidad *Apurimac;* esta última tenía al parecer un blindaje adicional que sobresalía de su borda y formaba parapeto. No era posible atracar con seguridad la boca del estero a menos de 10 cables por los arrecifes que destacan sus puntas y por la falta de espacio para los movimientos en los cuales era preciso verilear los escollos; ni de ninguna manera lo hubiera aventurado, pues una varada en tan crítica oportunidad, hubiera acarreado consecuencias que no es fácil prever. Al descubrir la línea enemiga, se vieron también varias lanchas armadas y cargadas de tropa, así como el cerro de Abtao y otras alturas coronadas de gente armada, lo cual me indicaba que el enemigo estaba dispuesto a la defensa y al ataque, atrincherado en su inexpugnable posición, conociendo muy bien que no podía ser forzada, y que confiaba tal vez en una varada, por efecto de nuestra falta de conocimiento de la localidad, o que nos empeñásemos algunos cables más, cayendo en situación en que nos fuese imposible o precario el franquearnos, para abordarnos con la tropa, y cargarnos con todos sus fuegos a la vez. A las 4 ¼ a dicha distancia de diez cables poco más o menos, rompió el fuego la *Apurimac* e inmediatamente fue contestado por la *Blanca,* único buque que por entonces podía hacerlo, pues la localidad hace que sólo una fragata pueda batir la línea enemiga con relativa ventaja. El fuego fue inmediatamente general por ambas partes haciendo las cías bogas lo más cerca, que permitían las tierras inmediatas y sosteniéndose aquél, vivísimo por ambas partes, siendo los tiros más certeros, de mayor alcance y de más efecto útil los de las dos corbetas peruanas *América* y *Unión.* El combate se sostuvo sin intermisión por espacio de hora y cuarto a pesar de la desventaja y peligro de nuestra situación, notándose frecuentes y largas interrupciones en los fuegos enemigos y alguna confusión en sus buques. Nuestros tiros se hicieron la mayor parte de rebote y el resto por elevación, buscando siempre el efecto más útil según la distancia, lo propio que verificaban ellos. Al entusiasmo y serenidad con que se maniobró en nuestras fragatas se debió el que su fuego fuese tan vivo y sostenido, y que sin duda ocasionó al enemigo considerable daño, mientras que nosotros sólo recibimos unas cuantas balas, haciéndonos las averías que en relación separada acompaño a V.S. y no habiendo tenido más que cuatro heridos y tres contusos en la *Villa de Madrid* entre ellos el Guardia marina D. Enrique Godinez y en la *Blanca* dos heridos. Dos vueltas redondas se dieron a pesar de las dificultades que, como va dicho, presentaba la operación cambiándose como quinientos cañonazos; y a las 5 ½ considerando que de continuar la acción tendrían estos buques muchas más averías, de las cuales alguna pudiera inutilizar sus movimientos y por consiguiente ocasionar su inmediata pérdida, sin que por esto se lograse destruir al enemigo, considerando que era ilusión el pensar atacarlos a quemarropa, pues implicaría, si no una varada, al menos imposibilidad de movimientos, un ataque al abordaje por las lanchas que estaban dispuestas para ello y una lluvia de proyectiles menudos de las tropas que coronaban las alturas, todo lo cual comprometía seria-

mente las fragatas y las exponían a tener más mortandad sin éxito ni posible ni probable que produjese la completa destrucción del enemigo y por último considerando la imperiosa necesidad de salir de la estrechura con luz de día, juzgué conveniente hacer la señal de cesar el fuego que seguía la *Blanca* contra la *Covadonga* al intentar ésta salir por el canal del S. de la isla Abtao, pero que se retiró a su puesto, al parecer con averías en su chimenea, y arboladura. = Después de conferenciar nuevamente con el Sr. Comandante de dicho buque determinamos no insistir en el ataque vista la imposibilidad del buen resultado cualesquiera que fuese la forma con que se combinase, no porque sean dos buques solos sino porque sería lo mismo con más número. Salimos nuevamente y con iguales precauciones de los arrecifes de Lami y Carva abrigando siempre la esperanza de que el enemigo presentaría la acción fuera de los escollos. En vano lo esperamos toda la noche con poca máquina y aun llamándole la atención con algunos cañonazos. En vano volvimos a presentarnos a la vista de dichos buques al amanecer del día siguiente y permanecimos allí hasta las 9 de la mañana. El enemigo se estaba quieto, desahogando vapor sus buques y nada dispuestos a salir de sus trincheras, si bien al parecer muy deseosos de que renovásemos la función del día anterior, buscando en una varada nuevas probabilidades de nuestra pérdida. = En vista de lo que antecede, continuamos navegando a descabezar la isla de Chiloé por el Sur y conseguido con los rumbos convenientes a la vela y aprovechando los vientos reinantes de estas costas regresamos a la rada de Valparaíso dando fondo a las tres de la tarde. = Sólo me resta manifestar a V.S. que el comportamiento de todos y de cada uno de los individuos de todas clases que componen la dotación de estas dos fragatas ha sido muy bizarro y han satisfecho con él mis aspiraciones; como igualmente el Capitán de fragata honorario D. Joaquín Navarro que, sin pertenecer a ella, se ha mantenido a mi lado durante el combate, secundando mis disposiciones, dando con ello una nueva prueba de las distinguidas condiciones de dicho Jefe. = Todo lo que con inclusión del croquis de referencia, de la relación de las averías experimentadas y de la nominal de los heridos y contusos en ambos buques tengo el honor de participar a V.S. en cumplimiento de mi deber». =

Pudiendo, en vista de lo expuesto formar juicio que las fuerzas coaligadas enemigas intentan permanecer en Abtao, hasta la llegada de nuevos refuerzos, y aun cuando así no fuere, tanto en cumplimiento de lo que el Gobierno de S.M. me tiene prevenido para este caso, como por creer que así lo exije la honra de nuestras armas, he determinado salir para dicho punto con las fragatas *Numancia, Resolución* y *Blanca* verificando estas últimas su viaje al puerto de Low en donde me uniré a ellas con la *Numancia* para dirigirnos después en busca del enemigo. Adjunta tengo el honor de remitir a V.E. el acta de la Junta de guerra que celebré con este objeto.

Reconozco las dificultades de él y sus peligros, y que es muy probable que o no encontremos al enemigo o que éste se halle situado en punto a donde no lleguen los fuegos de las fragatas; pero en mi opinión mi deber es poner de mi parte todos los medios para destruirlos; si no lo consigo, por imposibilidad material, no será nuestra la culpa y podemos considerarnos autorizados para todo si al intentarlo perdiésemos una fragata, aun cuando ésta fuera la *Numancia:* no creo sea consideración que deba tomarse en cuenta, cuando se trata de la honra de nuestro país y de su Marina.

La premura del tiempo me impide extenderme en más detalles o consideraciones sobre el parte que antecede del Sr. Comandante de la *Villa de Madrid* pero creo de mi deber llamar muy especialmente la atención de V.E. sobre el especial mérito de la comisión llevada a cabo a pesar de las muchas dificultades y peligros que aquellos parajes presentan para la navegación de grandes buques, sin planos ni prácticos, contrayéndolo muy particular el Comandante de la *Blanca,* el cual ha acreditado una vez más sus especiales dotes siendo el constante explorador por parajes de dificilísima y arriesgada navegación.

Al Sr. Comandante de la *Berenguela,* que queda encargado del mando de las fuerzas que sostendrán el bloqueo de Valparaíso y guarda del convoy, le dejará las instrucciones convenientes.

Me es imposible por el mucho trabajo, dar traslado de esta comunicación al Excmo. Sr. Ministro de Estado.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Numancia,* Valparaíso y Febrero 16 de 1866.

Exmo. Sr.

Casto Méndez Núñez.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

719

1866 febrero 27, fragata Almansa, *Montevideo.*
Francisco de Paula Navarro, comandante de la fragata al ministro de Marina.
Da cuenta de la navegación desde Río de Janeiro hasta Montevideo.

Fragata de hélice
Almansa

Excmo. Sr.:

En la tarde del 12 del corriente salí del puerto de Río de Janeiro, con la goleta *Consuelo* y hemos fondeado en este Río en la mañana del 18, sin que haya ocurrido novedad en la travesía. Al día siguiente empecé a recibir carbón en este buque y aunque ha estado interrumpida esta operación cuatro días a causa del mal tiempo, podrá quedar el buque listo en los primeros días del próximo marzo, después de haber recibido también víveres algunos pedidos de efectos de máquina y ranchos para la escuadra, que debo conducir.

Muy conveniente sería, Excmo. Sr., que los buques que en lo sucesivo se dirigiesen al Pacífico, rellenasen sus carboneras en Río Janeiro y sólo tomasen aquí el reemplazo del consumido desde aquel punto; pues además de adquirir allí con

más economía el combustible son muchas las dificultades que aquí se presentan para el embarco por la marejada casi continua que se experimenta en este Río, particularmente en el sitio donde fondean los buques de gran calado.

Lo que tengo el honor de manifestar a V.E. para su superior conocimiento.

Dios guarde a V.E. muchos años.

A bordo, Fondeadero de Montevideo, 27 de Febrero de 1866.

Excmo. Sr.
Francisco de P.ª Navarro.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

720

1866 marzo 1, Madrid.
Informe de la Dirección de Armamentos del Ministerio de Marina sobre los buques peruanos Huáscar *e* Independencia.

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

NOTA SOBRE LOS BUQUES PERUANOS *HUASCAR* E *INDEPENDENCIA*

El *Huáscar* es un buque de hierro blindado de extremo a extremo, y de espolón. Ha sido construido por Mr. Laird de Birkenhead.

Eslora.....	60 a 61 metros de extremo a extremo.
Manga.....	10 a 11 metros (35 pies ingleses).
Puntal	6,10 metros.
Desplazamiento	1230 ton. métricas (1100 pulgadas inglesas).

El calado de agua, sin cañones, sin víveres y sin más carbón que el necesario para las pruebas fue de 4,13 metros.— Con todos sus cargos abordo el calado medio es de 4,87 metros (16 pies ingleses).

Está aparejado de bergantín. El palo trinquete forma trípode, a fin de poder suprimir los obenques durante la acción y aumentar el campo de tiro de las dos piezas principales.

Los palos son de hierro.

La artillería se compone: = 1.º de dos piezas colocadas una en el alcázar y otra en el castillo. Estaban en coliza. Se dice que eran del calibre de 40 libras (18,12 kilogramos), = 2.º de dos gruesos cañones Armstrong de 300 libras (135 kilogramos) rayados con 6 u 8 ranuras y del peso de 13 a 14 toneladas. Estos dos gruesos cañones están colocados paralelamente uno a otro, y distantes entre sí cosa de un

metro, en una torre giratoria. Encima de la torre hay tres líneas para la puntería vertical: estas líneas están provistas de alzas de puntería y de puntos de mira. Los cañones tienen también alzas y puntos de mira, de suerte que se puede apuntar en caso de necesidad desde el interior de la torre. Se sobreentiende que la dirección de la puntería en sentido horizontal se consigue por el movimiento de rotación de la torre.

La torre (*) es circular; y su blindage tiene 5 ½ pulgadas inglesas (139 milímetros) de espesor. = Está atravesada = 1.º Por dos portas para los cañones de 300 libras. = 2.º Por una especie de porta, que sirve de puerta de entrada. = 3.º Por un pasage para las balas, por la parte opuesta a los cañones. = 4.º En su techo, por tres agugeros para que pasen las cabezas de los que apuntan las piezas. = 5.º Por dos agugeros provistos de trompas de aire (**).

Las balas son ojivo-cilíndricas.

Hay dos cargas para los cañones de la torre: una de 35 y otra de 45 libras de pólvora.

El manejo de cada pieza exige solamente 4 hombres en el interior de la torre.

El techo de la torre está elevado cerca de 2,60 metros por encima de la cubierta. Se asegura que ni el ruido ni el humo incomodan a los sirvientes de las piezas.

La máquina es de 300 caballos nominales y ha desarrollado 1.650 caballos efectivos en las pruebas, calando el buque 4,13 metros. La velocidad entonces fue de 12,27 millas.

Se dice que el *Huáscar* lo hace muy bien en la mar y que es muy sensible al timón. El timón tiene dos ruedas: una en la popa y otra en la torrecilla del Comandante.

El *Huáscar* es muy raso sobre el agua.

No debe hacer más de 200 a 250 toneladas de carbón.

El casco es de hierro y tiene un doble fondo que se eleva hasta la cubierta del sollado. Además está dividido por mamparos estancos que separan la bodega en compartimentos correspondientes a la máquina, al pañol de pólvora, a las calderas y a la torre.

Las cámaras y el sollado parecen bien ventilados.

Las planchas de blindage del costado son de 4 ½ pulgadas (114 milímetros) de espesor, el cual disminuye hacia las extremidades del buque. Están colocadas sobre un macizado de teca y descienden hasta algo más de 1 metro por debajo de la línea de agua.

Las comunicaciones interiores de proa a popa no están interrumpidas por los mamparos estancos, en los cuales hay portas de corredera.

Se dice que el *Huáscar* puede embarcar 6 meses de víveres y de pertrechos de respeto.

La *Independencia* es un buque mucho menos interesante que el *Huáscar*.

(*) Esta torre es del sistema del Capitán Coles, según se ve por su descripción. N. del T.

(**) Mangueras de hierro de ventilación, que se hace con un aparato anexo a la máquina del buque. N. del T.

Tiene unos 71 metros de eslora; 14,50 metros de manga; y 2 metros a 2,10 metros de altura de batería. Cala de agua a popa 6,70 metros; a proa 6,09 metros; y su calado medio es de 6,39 metros.

La diferencia de calados es de 0,61 metros.

La proa de la fragata está terminada por un espolón casi circular.

Su arboladura es la de una fragata francesa de 4.ª clase: dos palos con velas cuadras y un palo triple; esto es, aparejo de bric-barca. Los palos y las vergas son de hierro.

Sus formas son muy llenas a proa y a popa.

Monta 12 cañones en batería de 70 libras (31,7 kilogramos); 2 cañones de 150 libras (67,9 kilogramos) en el alcázar y castillo; y 4 cañones pequeños de 25 libras (11,12 kilogramos) también en el alcázar.

Los cañones de la batería están sobre explanada giratoria, cuyo centro es la porta. Los dos gruesos cañones de la cubierta están montados en coliza.

Todos los cañones son rayados.

Hay dos clases de balas = 1.º Oblongas. = 2.º Cilindro cónicas. = Todas son de acero.

La fragata no tiene toldilla. Una pequeña torre, que comunica con la batería por una escala interior, protege al Comandante. = Esta torre es elíptica y su eje mayor tiene cosa de 2 metros.

La fragata es blindada. Las planchas tienen 4 ½ pulgadas (0,114 metros) y se extienden de popa a proa en las inmediaciones de la línea de agua. El blindaje es incompleto: el centro del buque está blindado completamente hasta la cubierta; pero las extremidades no lo están sino en las inmediaciones de la línea de flotación. En la batería no hay más que 8 cañones (4 por banda) que estén protegidos por el blindaje (*) de una manera completa.

Parece que las lumbreras y escotillas de la máquina, lo propio que la camisa de la chimenea, deben estorbar considerablemente el tiro de las piezas de la batería.

Una rueda de timón para combate y varios tubos acústicos están en la pequeña torre del alcázar, donde debe mantenerse el Comandante durante la acción.

La máquina es de tronco, sistema P...?; tiene 550 caballos nominales y está alimentada por 4 calderas, cada una con 5 hornos.

La velocidad del buque con la máquina debe ser próximamente igual a la del *Huáscar.*

Los pañoles de carbón están a las bandas.

Se asegura abordo que el barco hace carbón para 11 días, pero esto parece muy exagerado. Es probable que en tal caso no se emplee más que la mitad de las calderas.

La fragata no parece hacer arriba de 450 toneladas de carbón o todo lo más 500.

La cámara de Oficiales está en el sobrado.

El buque tiene portas para 20 cañones.

(*) Este sistema de blindage incompleto es bastante usado por los ingleses que cuentan varios tipos de tal clase en su marina de guerra. Puede verse su descripción en la obra «*L'art naval en 1862*», por Mr. Paris.

N. del T.

En cuanto a las tripulaciones de ambos bageles (a parte de los Oficiales que son realmente peruanos) están compuestas casi en su totalidad de ingleses, formadas con marineros reunidos en las tabernas de Londres y que en la actualidad, que han cobrado sus enganches, empiezan a desertar. Por esto se preguntaban los franceses en Brest, por qué estos dos buques no salían a la mar, toda vez que había llegado el transporte inglés que les traía la pólvora y había vuelto a salir el 22 de Febrero.

No se ha podido saber cosa alguna acerca del número de hombres con que están tripulados en la actualidad.

Madrid, 1.º de Marzo de 1866. =

721

1866 marzo 15, fragata Numancia, *Valparaíso.*
Casto Méndez Núñez al ministro de Marina.
Acusa recibo de la comunicación remitida al comandante del Almansa *para que las goletas* Wad-Ras *y* Consuelo *queden en la estación naval del Río de la Plata.*

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL
PACIFICO

Excmo. Sr.:

Por la Real orden de 24 de enero quedo impuesto de la comunicación remitida al Comandante de la *Almansa* en Montevideo sobre ser innecesaria la incorporación a esta Escuadra de la goleta *Wad-Ras* e instrucciones que contiene la misma para la continuación de su viaje al Pacífico a no ser que por comunicaciones oficiales o noticias fidedignas adquiera la certeza del regreso de estas fuezas de mi mando.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Numancia,* Valparaíso y Marzo 15 de 1866.

Excmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

722

1866 marzo 24, fragata Numancia, *Valparaíso.*
Casto Méndez Núñez al ministro de Marina.
Da cuenta de una comunicación dirigida al ministro de Estado relatando el intento de lograr un arreglo honroso para ambas partes en el conflicto hispano-chileno, por medio del ministro de los Estados Unidos en Chile.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL
PACIFICO

Excmo. Sr.:

Al excmo. Sr. Ministro de Estado con esta fecha digo lo que sigue:

Nº 139

Se traslada una comunicación dirigida al Sr. Ministro de Estado.

Excmo. Sr. = Muy Sr. mío: Durante mi ausencia de este Puerto, llegó a Valparaíso una escuadrilla Norte-Americana compuesta de tres vapores de guerra y un Monitor al mando del Sr. Commodoro Rodger.

Al hacerme este Sr. la visita de costumbre me invitó a que fuese a ver al Monitor, proponiéndome que para hacerlo con más comodidad fuera por la tarde y luego comiera con él; invitó igualmente al Sr. Capitán de Navío Don Manuel de la Pezuela y a Don Dionisio Roberts, Primer Secretario de Legación.

Después de comer la conversación tomó un giro confidencial particularmente entre el Sr. Commodoro y el Sr. Roberts, en que se trató del conflicto entre España y Chile. El Commodoro manifestó su pesar de ver a España comprometida en una guerra a tan larga distancia; que preveía grandes disgustos para todos y deploraba que yo no estuviese revestido de plenos poderes para poder llegar a un arreglo honroso: a lo que contestó el Sr. Roberts que extrañaba que no supiese que yo estaba revestido de esos poderes, puesto que se había participado esto oficialmente al Cuerpo Diplomático.

El Commodoro dijo entonces que inmediatamante partiría para Santiago a fin de hablar con su Ministro Kilpatrick para ver si entre ambos podían conseguir el restablecimiento de la paz. Roberts manifestó que, sin embargo de no tener autorización para tratar este asunto y que, por lo tanto, cuanto dijera era puramente confidencial, se atre-

vía a manifestar que había pasado el tiempo de las mediaciones oficiales, que sí creía que podría convenir saber a punto fijo cuáles era las intenciones del Gobierno de Chile, que si el Commodoro pudiera informarle de ellas, él a su vez me las comunicaría, y así pudiera yo saberlas sin que por eso mediara compromiso de ningún género por ningún lado. Convino en esto y al día siguiente partió para Santiago. = Esto tuvo lugar el día 17 del actual.

El día 21 vino a verme el Commodoro Americano de regreso de Santiago acompañado del Sr. Ministro de los Estados Unidos y del Secretario de la Legación. Pasados los cumplimientos de costumbre me indicó el Sr. Ministro sus deseos de tener una entrevista conmigo, una entrevista amistosa, para tratar de asuntos y al efecto me invitó a comer para el día 23 a las 5 de la tarde a bordo del buque de la Insignia del Commodoro Americano, autorizándome para llevar además del Sr. Roberts a la persona que yo estimase conveniente; acepté pero sólo llevé conmigo al Sr. Roberts.

Después de la comida, donde reinó la mayor cordialidad y donde no fueron escasos los mutuos cumplimientos, retirados que fueron los sirvientes tomó la palabra el General Kilpatrick diciendo «Tengo orden de mi Gobierno para guardar la más estricta neutralidad en la cuestión Hispano-Chilena y al mismo tiempo encargo especial de ofrecer siempre, en todo caso, a cada momento los buenos oficios de los Estados Unidos, quiero que se entienda que la conversación que va a tener lugar no tiene un carácter oficial, sólo es oficiosa; soy amigo de Chile, también lo soy de España, deploro amargamente el conflicto presente y estoy dispuesto a emplear toda mi influencia particular para conseguir un arreglo. He hablado en este mismo sentido con el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile el Sr. Covarrubias, y sabe que me proponía hablar hoy con Vd. dejo ahora la palabra al Sr. Commodoro quien tiene tanto deseo como yo de arreglar esta cuestión y quien, sea dicho en honor de la verdad, ha tomado la iniciativa.

El Sr. Commodoro manifestó que le era en extremo doloroso ver a la Noble Nación Española empeñada en una guerra a tan inmensa distancia del centro de sus operaciones que preveía males muy grandes para España en esta cuestión, no por la lucha con Chile cuyas fuerzas eran insignificantes, sino por la alianza de las demás Repúblicas de América quienes iban contribuyendo cada una con sus pequeños recursos que, reunidos todos podrían hacer

mucho daño, aunque no fuera de otro modo que cerrando sus puertos a la bandera española e imposibilitando de esta manera la compostura de las averías de los buques españoles, fuesen éstas causadas por enemigos o por temporales, cada pérdida que sufriese la Escuadra de España sería importante por pequeña que fuese mientras que las de los aliados por importantes que fuesen no les causaba mayor daño por razón de poder siempre cubrir las bajas y componer las averías; que los verdaderos perjudicados eran los neutrales puesto que todo el comercio era extranjero; que temía que llegado el caso de bombardear, España tropezaría con dificultades tal vez no previstas y que por lo tanto recomendaba encarecidamente que se diera algún paso para llegar a un arreglo. «Pensando en esto dijo» he llegado a creer que lo mejor sería tomar las cosas desde su origen, es decir, como si nada hubiera sucedido, como si acabara Vd. de llegar podría Vd. suspender las hostilidades, vendría el Capitán del Puerto a dar a Vd. entrada = presentaría Vd. sus credenciales al Gobierno de Chile, se examinaría de nuevo la cuestión, los casos dudosos se sujetarían nuevamente a la consideración del Gobierno Español, pero entretanto se restablecería la paz, afirmándola con un saludo recíproco hecho de la manera siguiente: se enarbolaría en el buque de mi insignia y en el del Contralmirante inglés los pabellones de España y de Chile que serían saludados por nosotros con veinte y un cañonazos, uniéndose a este saludo la fortaleza de Valparaíso y los buques Españoles, de manera que con el humo nadie supiese quien había disparado el primer tiro. Creo que el Gobierno de Chile no está distante de aceptar esto y también creo que si Vd. piensa en los desastrosos efectos de llevar esta cuestión con demasiada dureza convendrá conmigo en el plan que dejo propuesto.

Contesté a los Sres. Ministros de los Estados Unidos y Commodoro que les daba las más expresivas gracias por el interés que tomaban por España y por los pasos que daban para traer esta cuestión a un fin honroso = Que por instrucciones precisas de mi Gobierno me era prohibido admitir intervención oficial alguna en este asunto, ni siquiera buenos oficios, oficiales, así, si había accedido a la entrevista en que ahora me encontraba era llevado de un sincero deseo de reconciliación honrosa = Me veía en la precisa necesidad de no admitir el plan propuesto por el Sr. Commodoro, pero que llevado de ese mismo deseo de reconciliación estaba dispuesto a dejar conocer de una

manera confidencial las únicas condiciones bajo las cuales podría concluir la paz. Al proponerla, contraía una gran responsabilidad que aceptaba, pues creía prestar un servicio grande a mi país y a las naciones amigas en la persona de sus súbditos. Que daba este paso confidencialmente a fin de facilitar al Gobierno de Chile los medios de acceder honrosamente a mis condiciones pues sabiendo cuáles eran por conducto confidencial no podría creerse que en caso de acceder a ellas, lo hacía bajo la presión de la fuerza. Las únicas condiciones que podría admitir son las siguientes.

1.ª Declaración por parte de Chile de que no ha tenido ánimo ni intención de ofender a España cuya honra y dignidad respeta. Que desea mantener con nosotros buenas relaciones y que en atención a que considera sólo suspendidos los efectos del Tratado de Paz por la declaración de guerra quiere que continúe en vigor, obligándose a cumplir todas sus cláusulas. = En prueba de su buena fe devolverá la goleta *Virgen de Covadonga* con su Pabellón, Cañones y tripulación más cualesquiera otras presas que pueda haber.

2.ª Declaración por parte de España en sentido de que le será muy satisfactorio renovar su antigua amistad con Chile, consignando al olvido las pasadas desavenencias y que aprovecha aquella ocasión para declarar nuevamente que no aspira ni a conquista de territorio en América ni a ejercer influencias exclusivas en las Repúblicas Americanas cuya independencia y autonomía respeta. En prueba de ello devolverá las presas existentes en poder de la Escuadra Española en el estado en que se encuentran y los prisioneros de guerra.

Cambiadas las Notas en que constan estas declaraciones se confirmará el restablecimiento de la buena inteligencia entre Ambos países por un saludo recíproco de veinte y un cañonazos en la forma siguiente: Empezará los disparos una fortaleza chilena que serán contestados tiro por tiro por uno de los buques de la Escuadra.

Si no se recibiese del Gobierno Chileno la Nota a que se refiere la primera condición antes de las ocho de la mañana del día 27 del actual, daré un manifiesto al Cuerpo Diplomático en que señalaré un plazo fatal para el bombardeo de Valparaíso; lanzado que fuese y cumplido su plazo principiaré mis operaciones.

Me contestó el Sr. Commodoro que llegado ese caso temía que no le sería posible permanecer espectador impasible de la destrucción de una población indefensa llena de estranjeros y que le parecía muy probable que en el mismo caso se encontraría el Jefe de las fuerzas inglesas, añadiendo que le parecía prudente tomase yo esto en consideración.

Repliqué que me sería sensible romper con naciones amigas y muy particularmente con personas que como él me habían dado pruebas de Amistad pero ninguna consideración en el mundo me impediría cumplir con las órdenes de mi Gobierno; que él como militar comprendería esto. Mi Gobierno me decía que preferiría ver hundida su Escuadra en el Pacífico a verla volver deshonrada a España y yo estaba decidido a cumplir fielmente sŭ pensamiento, sea cuales fuera la oposición que encontrase. Que tenía la conciencia de que las condiciones que imponía nada tenían de deshonrosas para Chile si encontrase en su Gobierno el mismo deseo de reconciliación que en mí abundaba no las rechazaría, pero si como no es de esperar estaba siempre empecinado suya sería la culpa, suya la responsabilidad de cuantas desgracias pudiera haber, para mí la tranquilidad del que cumple con su deber como hombre conciliador como militar obediente.

Insinuó el Commodoro que quizás se tropezaría con la dificultad de que, habiendo contraido alianzas, Chile no podría abandonar a sus aliados, a lo que contesté que estaba dispuesto a ofrecer las mismas condiciones a las demás Repúblicas, puesto que envolvían y especial y tácitamente respecto del Perú, el reconocimiento de los Tratados existentes antes del rompimiento.

Tanto el Sr. Ministro como el Commodoro manifestaron su aprobación a mis sentimientos, observando que ellos, colocados en mi posición, obrarían como yo. Concluyendo el Commodoro por tenderme la mano diciendo «Si nos encontrásemos en oposición en esta cuestión, crea Vd. siempre en mi Amistad y Aprecio» palabras que repitió el Sr. Ministro manifestándome que la mañana siguiente se trasladaría a Santiago y tendría una entrevista con el Ministro de Relaciones Exteriores y que él mismo me traería la contestación.

La conversación después se hizo general y en el curso de ella me dijo el General que a no haber sido por su antecesor Mr. Nelson, cree que hubiera conseguido ya un arreglo, puesto que en una conversación que había tenido

con diferentes individuos del Gobierno, parecían dispuestos a oír razón, pero que Mr. Nelson había tomado la palabra con un tono tan descompuesto y con tanta acritud respecto a España que había tenido que cambiar palabras desagradables con él y suspender por entonces sus proposiciones.

A la mañana siguiente recibí una visita del Secretario confidencial del Sr. Kilpatrick quien me informó que venía de parte de su Jefe a decirme que el mismo había salido para Santiago animado de un vivo deseo de arreglar la cuestión y con muchas esperanzas de conseguirlo a pesar de la grande oposición que estaba seguro de encontrar en personas que se titulaban amigos del Gobierno cuyas influencias esperaba contrarrestar.

Al dar cuenta a V.E. de cuanto llevo relatado seame permitido exponer los móviles que me han guiado para proponer un arreglo que sea completamente conforme con las instrucciones que he tenido la honra de recibir del Gobierno de S.M. En ellas se ordenaba no admitir ni formular proposiciones de paz hasta no haber tomado satisfacción de la toma de la *Covadonga* de dos cañones por la Corbeta Chilena de veinte. En despacho anterior he manifestado a V.E. los motivos por los cuales no ha sido posible a los buques de esta Escuadra atacar a los barcos enemigos, no en razón a su fuerza sino por la imposibilidad de llegar al punto donde están refugiados. En mi juicio la devolución de la *Covadonga* por el Gobierno de Chile equivale a haberla tomado por la fuerza de las armas por ser una condición impuesta bajo la presión de la fuerza y ser contrario al uso establecido.

Comprendo, Excmo. Sr., la grave responsabilidad que contraigo al imponer las condiciones anteriores, pero al mismo tiempo comprendo, preveo, los enormes males que caerán sobre mi Patria si chocando contra Inglaterra y los Estados Unidos nos viésemos empeñados en una lucha contra ellos, males que ciertamente no serían comparados con la humillación de esta República, así no he titubeado en ofrecer condiciones que si bien se apartan algo de las que he recibido son perfectamente honrosas para ambos, llenándonos así de más razón y probando al mundo entero que España ha agotado hasta el extremo su sufrimiento en pró de la humanidad, absteniéndome hasta el último de causar daño a súbditos extranjeros y a sus propiedades y que si al fin se ve obligado a emplear un recurso extremo, no ha sido suya la culpa sino del Gobierno de

Chile que tan mal comprende no sólo a España sino a sus propios intereses.

Ruego, pues, a V.E. encarecidamente que pesando cuidadosamente mis razones acepte el arreglo que he propuesto, caso de verificarse aunque sea desaprobando mi conducta, pues tendré a mucha honra ser sacrificado si consigo con esto apartar de mi país los graves males que preveo le amenazan.

Si desgraciadamente no consiguiese una paz honrosa para España cumpliré religiosamente las órdenes de V.E., destruyendo la Ciudad de Valparaíso aunque sea necesario para ello combatir antes con las Escuadras Inglesa y Americana aquí reunidas y la de S.M. se hundirá en estas aguas antes que volver a España deshonrada, cumpliendo así lo que S.M. el Gobierno y país desea, esto es, primero honra sin Marina que Marina deshonrada.

Reitero a V.E. las seguridades de mis más atta. consideración y respeto y ruego a Dios guarde su vida muchos años.

Lo que pongo en el Superior Conocimiento de V.E. en cumplimiento de mi deber.

Dios guarde a V.E. muchos años. = Rada de Valparaíso, a bordo de la *Numancia,* a 24 de Marzo de 1866.

Excmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

723

1866 abril 10, fragata Numancia, Valparaíso.
Casto Méndez Núñez al ministro de Marina.
Informa de la incorporación de la fragata Almansa *a la Escuadra y del estado en que se encuentra dicho buque.*

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL
PACIFICO

Excmo. Sr.

Habiéndose incorporado en el día de ayer a esta Escuadra la fragata *Almansa* pasé hoy a su bordo con el objeto de cumplir con lo preceptuado de Real orden sobre la revista de inspección a que debe someterse todo buque en las circunstancias que la *Almansa* se encuentra.

El estado en que lo encontré tanto de policía como poco militar, abarrotado el sollado con los efectos que de transporte conduce, me impidió pasarle la revista.

No es otro ánimo al manifestar a V.E. el verdadero estado en que hoy se encuentra la *Almansa* de poca policía y escasísima instrucción militar y marinera su tripulación, sino el de que V.E. se penetre de la diferencia importantísima de este refuerzo para la Escuadra de mi mando en las actuales circunstancias, de haber llegado un buque tan potente por sus máquinas y artillería, con su dotación en el grado de instrucción necesaria para compartir con los demás buques los trabajos y las glorias de la campaña a no deber esperar por el pronto todo el resultado posible de este buque en virtud de lo descuidado que han estado en él las instrucciones y mal preparado para buen desempeño en la campaña, de las distintas comisiones que tenga que desempeñar.

Tengo, Excmo. Sr., fundadísimas esperanzas en que conocidas como me son, las altas dotes que distinguen a su actual Comandante interino, en breve plazo la *Almansa* ocupará su puesto en la Escuadra que tengo la honra de mandar.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Numancia,* en la rada de Valparaíso, 10 de abril de 1866.

Excmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

724

1866 abril 12, fragata Numancia, *Valparaíso.*

Casto Méndez Núñez al ministro de Marina.

Traslada comunicación del comandante de la fragata Almansa, *Victoriano Sánchez Barcáiztegui, desde las islas Malvinas, informando de la navegación desde Río de Janeiro hasta las dichas islas y desde ellas hasta Valparaíso.*

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL
PACIFICO

Excmo. Sr.:

El Comandante de la fragata *Almansa* con fecha de hoy me dice lo siguiente:

«Al Excmo. Sr. Ministro de Marina, dije con fecha del 24 de marzo ppdo. desde Puerto Stanley en las islas Malvinas lo siguiente: Excmo. Sr. Cumpliendo lo dispuesto por el Sr. Comandante de la Estación naval del Río de la Plata, salí de aquella rada con este buque de mi mando a las dos de la tarde del día 13 del corriente. Después de una larga meditación sobre mi destino y circunstancias que pudiera sobrevenir a la Escuadra de S.M. en el Pacífico si desgraciadamente se retardara la llegada, teniendo en consideración las recomendaciones que contiene la Real orden de 24 de Enero del actual, las que expresa en su comunicación fecha 20 del mismo mes y año el Sr. Comandante General de la Escuadra, en atención a que el estado de instrucción de la dotación de este buque, si bien animada del mejor deseo, no es el que conviene para la guerra, con las probabilidades de encontrar en el estrecho de Magallanes, no a la Escuadra chileno peruana, que a pesar de la causa expresada sería con este gran barco y potente artillería destruida con facilidad, pero sí, algunas baterías en los puertos donde generalmente se pernocta y en el angosto paso de la Isla de Santa Isabel, las que antes de poderlas batir, si se hallaban situadas en la dirección de nuestros flancos pudieran ocasionarnos averías de consideración particularmente en los fondeaderos, por la dificultad de acoderarse e imposibilidad de abandonarlos durante la noche; y por último, teniendo en cuenta las noticias de torpedos a que se refieren las correspondencias de Santiago, y las prevenciones que en concepto de más acertadas hace el Sr. Comandante de la Estación Naval del Río de la Plata, me decidí a dirigirme a este puerto donde di fondo el día 20, aprovechando los vientos siempre que me proporcionaba un andar de más de 5 millas a la vela, y poniendo en movimiento la máquina con sólo dos calderas en el segundo grado de expansión, cuando aquellos calmaban o eran contrarios a mi derrota, con el objeto de acelerar el viaje y en la persuasión de que en este puerto repondría el carbón consumido. Al poco rato de dar fondo se me presentaron a bordo dos comisionados proponiéndome dicho artículo a doce pesos españoles tonelada sin gastos de conducción, puesto que convinieron en traer al costado de la Fragata el pontón en donde se hallaba

depositado; dispuse se verificase el debido reconocimiento, y conceptuando de mejor calidad el que presentó la Compañía Falkland Islands, quedó admitido. Al amanecer del 20 mandé tres botes y gente a las órdenes de un oficial para que levasen las anclas del expresado pontón y lo remolcasen hasta ponerlo al costado; todo el día se empleó en tal faena y por la noche quedó abarloado; al amanecer de ayer dimos principio al transbordo del carbón y en el día de hoy se habrán recibido 200 toneladas españolas, que es próximamente el consumido en la navegación de Montevideo a este puerto. En el día de mañana saldré dirigiéndome a montar el Cabo de Hornos, en la persuasión de que llegaré a Valparaíso con mucho más carbón que verificando la derrota por el Estrecho que es, a no dudar la circunstancia más esencial en atención a la expresada Real Orden. Aprovecho la oportunidad de salir para Montevideo la cañonera de los Estados Unidos *Ransies* para dirigir a V.E. este oficio por conducto del Sr. Comandante de aquella Estación Naval. La expresada cañonera entró en este puerto el 21 del presente procedente de Montevideo, de donde salió el 19 de febrero último. La salud del equipaje es inmejorable, la artillería la manejan bastante bien, y han hecho en la mar excelentes tiros de carabina, al blanco. En la parte marinera noto mucha torpeza y no buena dirección por parte de los oficiales de mar. Debo manifestar a V.E. por si tiene a bien ponerlo en conocimiento de los buques de S.M. que pueden dirigirse a este puerto, que no cuenten con práctico aunque lo expresa el derrotero; pues a este buque no llegó hasta el momento de fondear, habiéndolo pedido con bandera y cañonazo. = He visitado al Sr. Gobernador de la Colonia que me prodigó infinitos ofrecimientos. = Se abonó por la caja de este buque 36.000 reales, importe del carbón adquirido. = Todo lo que tengo el honor de participar a V.E. en cumplimiento de mi deber». = Como continuación a la comunicación transcrita voy a dar a V.S. noticia de mi navegación desde dichas Islas Malvinas hasta este puerto. = El 25 del expresado mes de marzo a las 7 de la mañana, salí del puerto Stanley con viento fresco del N.E. marejada y tiempo achubascado, y montada la farola de Cabo Pembroke, di todo aparejo y ayudado de la máquina me dirigí a reconocer con día la isla Beauchene. Tanto avante con ella a las 5 ½ mandé retirar los fuegos de dos calderas. = El 26 a mediodía me hallaba N.S. con la isla de los Estados y a las 7 ½ de la mañana del 27 a la vista del Cabo de Hornos. Con viento fresco del S.O. mar tendida y el barómetro bajando tomé la vuelta de fuera para desatracarme por si cargaba de noche de aquel punto. Durante ella experimentamos varios chubascos con viento duro y granizo y al medio día del 28 por continuar el viento de la misma parte aunque más manejable me decidí a sacrificar 40 ó 50 toneladas de carbón para alcanzar el meridiano de 67° y tener vuelta al N.O. El 29 se apagaron los fuegos de dos calderas y según lo permitía el viento navegué con vela y uniendo los esfuerzos de la máquina con las otras dos calderas encendidas hasta el día 1.º del presente que, entablado el viento al S.E., paré la máquina dejando los fuegos retirados en dos calderas para algún reconocimiento que pudiera ocurrir. Así continué aprovechando los vientos más o menos frescos del 2.º y 3.er cuadrante con todo aparejo posible hasta el día 9 al amanecer que a la vista de las tierras de Valparaíso se puso en movimiento la máquina con las cuatro calderas para reconocerla y estar

dispuesto a todo evento. A las 9 de la mañana bajo una cerrazón de neblina se avistó una fragata de guerra por la mura de babor que a máquina se dirigía a cortarnos la proa. Aferré el aparejo que llevaba largo e hice zafarrancho de combate. Todo dispuesto, me dirigí sobre ella y, al acercarme izó el pabellón nacional y su numeral, se le contestó del mismo modo y al verla parar su máquina, ya no me quedó duda que era la de S.M. *Berenguela.* Puesto al habla por su aleta me manifestó el Sr. Comandante Pezuela que se hallaba cruzando y que la Escuadra estaba en este puerto, por lo que me dirigí a él, donde he dado fondo a la una en el sitio que se me ordenó por un ayudante de V.S. En la navegación que ha sido excelente sin embargo de lo que expresan los derroteros referentes al Cabo de Hornos en el mes de marzo, se han hecho constantes zafarranchos de combate, tiro al blanco de carabina, dando a la gente toda la instrucción militar y marinera que ha sido posible. Con muy buen deseo han adelantado bastante, y la artillería la manejan con rapidez. = Sobre el Cabo de Hornos se avistaron dos buques ingleses que navegaban para el Atlántico, uno de ellos con quien comunicamos a la voz se le entendió que venía de Valparaíso y no se hallaba en aquel puerto la Escuadra española. Aunque según las comunicaciones del Gobierno que existen en mi poder, esto era posible, no quise darle importancia a la noticia, puesto que necesitaba confirmación y difícilmente podría obtenerla sin recalar a este puerto. El 7 por la tarde adquirí por un buque prusiano sobre Talcahuano la noticia del bombardeo que tuvo lugar el día 31 del pasado, y grande fue, Sr. Comandante General, la satisfacción que experimenté al avistar uno de los buques del mando de V.S. que bloqueaba el puerto y sucesivamente todos los demás, pues difícilmente hubiera podido obtener noticias del punto donde se habían dirigido en el caso de haber abandonado el bloqueo. = La salud del equipaje en general ha sido buena sin embargo de las incomodidades que han sufrido por el crecido número de individuos de transporte que conduce el buque, y la falta de aseo y local por la aglomeración de víveres y demás efectos que obstruían completamente el sollado y parte de las baterías. = Fallecieron desde Malvinas los grumetes de transporte Bernardo Pulido y Manuel Giménez, el primero de fiebre tifoidea y el segundo de fiebre ética. = El andar del buque es sobresaliente, su gobierno y demás condiciones marineras inmejorables y la única avería por torpezas que ha ocurrido en toda la navegación ha sido un botalón de ala y la rifadura del velacho por la mala calidad de la lona. = Conceptúo a V.S. enterado por las comunicaciones que he tenido la honra de entregarle del Comandante de la Estación del Río de la Plata, de las razones que ha tenido en cuenta aquel señor para disponer me encargase yo interinamente del mando de este buque. Lo que tengo el honor de manifestar a V.S. en cumplimiento de mi deber, acompañando adjunto el estracto de diario de navegación. = Dios, etc. = Rada de Valparaíso, 12 de Abril de 1866. = Victoriano Sánchez Barcáiztegui.

Lo que tengo el honor de trasladar a V.E. acompañando el estracto del viaje.

Dios guarde a V.E. muchos años. Fragata *Numancia.* Rada de Valparaíso, 12 de Abril de 1866.

Excmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

725

1866 abril 13, fragata Numancia, *Valparaíso.*
Casto Méndez Núñez al ministro de Marina.
Traslada estado de entrada de la fragata Almansa.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL
PACIFICO

Excmo. Sr.:

Tengo el honor de acompañar a V.E. el estado de entrada en este puerto de la fragata *Almansa.*

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Numancia* en el Puerto de Valparaíso, 13 de abril de 1866.

Excmo. Sr.:
Casto Méndez Núñez.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

726

1866 abril 21, vapor Colón, *puerto de Montevideo.*
Francisco de Paula Navarro al ministro de Marina.
Remite la comunicación recibida desde las islas Malvinas del comandante de la fragata Almansa.

ESTACION NAVAL
DEL
RIO DE LA PLATA

Excmo. Sr.:

Adjunta tengo la honra de remitir a V.E. la comunicación que desde las Islas Malvinas le dirige el Comandante de la Fragata *Almansa* y que me fue remitida por el Comandante de la goleta de los Estados Unidos *Ransies* llegada a este puerto el 19 del corriente.

Dios guarde a V.E. muchos años.

A bordo del vapor *Colón,* Puerto de Montevideo, 21 de abril de 1866.

Excmo. Sr.
Francisco de Paula Navarro.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

727

1866 mayo 1 y 2, fragata Numancia.

Copia, realizada en julio de 1912, del diario de navegación del teniente de navío Miguel Liaño y Fernández Cosío, que pertenecía a la dotación de la fragata Numancia, *y que relata la disposición de la Escuadra y los hechos que tuvieron lugar durante el bombardeo del Callao.*

ANTECEDENTES

Los apuntes y datos que forman este cuaderno, son copia literal de los que existen en el Diario de Navegación del que en aquella fecha era Teniente de Navío Don Miguel Liaño y Fernández Cosío, y que pertenecía entonces a la dotación de la Fragata blindada *Numancia,* buque insignia de nuestra Escuadra en el Pacífico y cuyo Diario, conserva religiosamente en su poder su hijo, el hoy Teniente de Navío Don Miguel Angel Liaño y Lavalle, Marqués de Casa Recaño a cuya bondad debo el permitirme sacar esta copia.

La veracidad de cuanto en ellos se relata, puedo juzgarla y la juzgo terminantemente como exacta: en aquella fecha era yo Guardia-Marina de 1.ª clase abordo de ese buque y presencié todo el bombardeo desde la toldilla del mismo, donde tenía mi destino en combate con todo el personal de la Mayoría General (hoy Estado Mayor) en la que me hallaba destinado, por lo que resulto ser testigo de vista.

Abordo del crucero *Carlos V* (buque de mi insignia). Santander y Julio del año 1912.

Guillermo Camargo y Abadía.

BOMBARDEO DEL CALLAO

= Orden de Escuadra del 1.º de Mayo/66 =

Previene, etc., que para el ataque a las fortificaciones del Callao que tendrá lugar el día de mañana, se dividirá la escuadra en tres partes, que son: 1.ª División: *Numancia* (con la insignia), *Blanca* y *Resolución.* 2.ª División: *Berenguela* y *Villa de Madrid. 3.ª División: Almansa, Vencedora* y transporte n.º 2. = Luego que en cumplimiento a la señal de levar y mantenerse sobre la máquina, lo hayan verificado los buques, el que lo verifique repetirá la señal para avisar de que lo ha verificado, señal que arriará, así que el de la insignia, conteste con la inteligencia: en este momento, procederá a echar el ancla a su sitio y una vez hecho así, largará la señal 398 de punto a la que también contestará el de la insignia con la inteligencia. = Aseguradas las anclas en su sitio hará el General la señal de ponerse en movimiento en el orden prefijado de antemano. Enseguida hará la señal 61 de las reservadas de día en la mar que es zafarrancho de combate contestada la cual se dirigirá cada una de las divisiones a verificar el ataque de los fuertes que se les tiene asignados, y son: La 1.ª División, las baterías y torres al S. de la población empezando por la más al S. y acabando por la de Sta. Rosa. La 2.ª División, las baterías y torres al N. de la población. La 3.ª División, la población y almacenes de depósito de la Aduana. = Un poco al S. de la torre S. de la población hay una nueva batería de cinco cañones. La 1.ª División, como se ha dicho, atacará los fuertes al S. de la población. Esta División se dirigirá a su ataque de modo que llegando antes la *Numancia* y situada ésta donde de antemano se le ha prefijado, la *Blanca* y la *Resolución* puedan al abrigo de ella situarse en el sitio también señalado con antelación. Téngase presente que la *Numancia* no ha de bajar (situación para batirse) de 6 brazas de fondo, de 5 ½ la *Resolución* y de 5 la *Blanca.* La 2.ª División, que como se ha prevenido ha de atacar la torre y baterías al N. de la población, teniendo en cuenta a que esa torre demora, se dirigirá a verificarlo de modo que para llegar al punto señalado para ello de antemano, no presente sus flancos a esas fortificaciones: lo mejor para esta división, teniendo en cuenta los vientos reinantes, será presentar las baterías de babor. La *Villa de Madrid,* no bajará, situada para batirse, de 6 brazas y de 5 la *Berenguela.* La 3.ª División, que ha de bombardear la población y almacenes, ha de seguir a la segunda División para dirigirse a su puesto, pero de tal manera que al pasar para ello por delante de los fuertes del N. esté ya aquélla en fuego de modo que pueda barajar la tierra recibiendo el menor daño posible hasta llegar a su posición y a la distancia conveniente para los estragos de sus proyectiles, contando que a 2 ½ cables del muelle hay 5 brazas de agua, fondo que con cortísima diferencia sigue para el N. poco más de media milla. Si el *Loa* y el otro monitor, así como otros dos vaporcitos pequeños que con ellos están no se mueven del sitio en que poco más o menos se encuentran ahora, es posible que la 3.ª División al dirigirse al ataque de la población y almacenes, tenga que habérselas con ellos y en este caso procurará destruirlos o rendirlos y si fuera esto último los dejará hasta después del bombardeo, que se dispondrá lo que ha de hacerse con ellos. Para el bombardeo de la población, sobre todo se lanzarán granadas y además la *Vencedora* cohetes a la *Congèvé,* así como bala sólida a los almacenes de depósito hasta que visto que éstas han hecho bastante estrago en sus muros, se lanzarán granadas. En el bombardeo de la población no se cesará sino después de ser indudable que la importancia del fuego es tal que la dejará reducida a cenizas. Como la 2.ª y 3.ª División han de recorrer para llegar a su sitio cerca de una milla más que la primera para estar en el suyo, al dirigirse a su destino la 1.ª, lo hará ésta con menos andar que la 2.ª y 3.ª para que ambas lleguen al mismo tiempo que la 1.ª a los suyos respectivos. Parece indudable que el enemigo tiene preparados torpedos que seguramente tratará de lanzar cuando nuestros buques procedan al ataque o cuando ya estén empeñados, por consiguiente es necesario que los Sres. Comandantes den a determinadas personas el encargo especial de vigilar si efectivamente se dirigen a los respectivos buques a fin de que, avisados, maniobren convenientemente para evitarlos. Si bien saben perfectamente de antemano los Sres. Comandantes lo que deben ejecutar y, por lo tanto, que no les son necesarias para ello las señales, esto no obstante, téngase presente que caso de hacerse preciso hacerlas estando al frente del enemigo, todos los buques deben repetirlas. Téngase presente que las señales serán de las reservadas en las cuales las de Puerto están regidas por la corneta 2 inferior y las de mar por la misma corneta superior. También ha de tenerse en cuenta que tanto para las señales reservadas como para las no reservadas, siguen las 21 para

determinados cuerpos que se hallan al principio del libro de las no reservadas y las cuales están regidas por el gallardete superior (n.º 1) a cualquiera de las dos 21 banderas.

Por consiguiente, considerando cada una de las 3 partes en que para el ataque se ha dividido la Escuadra, como una Escuadra las tres primeras de las expresadas señales, serán las que se usarán cuando el General se dirija a cada una de dichas 3 partes, según el orden numérico que a cada uno se ha asignado.

El transporte n.º 2 se pondrá en movimiento cuando lo verifique la Escuadra, manteniéndose por fuera de ella a regular distancia siempre con toda la presión posible para si le fuera necesario remolcar fuera de la línea a cualquiera de los buques. El mismo transporte llevará un bote de la *Blanca* y a fin de que pueda tripularlo cada una de las fragatas, excepto la *Berenguela*, le mandarán 5 hombres. El *Marqués de la Victoria* se pondrá también en movimiento y lo mismo el transporte n.º 1, manteniéndose ambos con su gente armada en custodia del n.º 3. Convenido de antemano el ataque, no hay necesidad de señal para romper el fuego, pues ya saben los Sres. Comandantes que han de verificarlo tan pronto como estén en sitio y se hayan hecho con calma las punterías.

Tanto para este caso como para el resto del combate, se ha de tener muy presente que se ha de cargar muy aprisa y se ha de apuntar con toda la calma necesaria, máxima infalible para que se haga el mayor daño con el menor consumo de municiones. No se olvide que en todo combate es de suma importancia el acierto en los primeros tiros. Cierto número de granadas bien puestas al empezar, producirán un efecto moral grandísimo que influirá notablemente para abreviar el resultado, que atendida la decisión y pericia de las dotaciones de la Escuadra, no puede ser dudoso.

Antes de llegar al sitio conveniente, cuando ya se puedan indicar los de las baterías, se harán subir a cubierta los cabos de cañón a quienes se les mostrarán para que se cercioren adonde deben apuntar. Deben tener entendido los Sres. Comandantes que si una división logra apagar los fuegos enemigos o al menos hacer que sean tan lentos que casi sean indiferentes, deben acudir a reforzar a la que no hubiese aún conseguido el propio objeto. Ha de llevarse abocado el chicote de un calabrote por uno de los escobenes de popa y el otro por uno de los de proa a fin de estar provistos para dar o tomar remolque. Parece de más advertir a los Sres. Comandantes el cuidado extremo que han de tener con las indicaciones de la sondaleza, así como de la necesidad de que estén a mano completamente listas las de respeto.

Con lo discutido sobre el particular en las conferencias habidas, con los pormenores que hechos quedan en esta orden y sobre todo con la pericia y serenidad habituales en todos y cada uno de los individuos que dotan esta Escuadra es indudable que alcanzaremos para nuestro País un día de gloria que coronará la larga cadena de pruebas de incomparable abnegación dada también por todos y cada uno de dichos individuos.

(Firmado) = Miguel Lobo =

La lancha de vapor de la *Numancia* con su correspondiente cañón al mando del Alférez de Navío Don Joaquín Lazaga, estará a las órdenes del Jefe.

DOS DE MAYO

Amaneció el dos de Mayo cubierto en espesa niebla y los buques completamente listos para el combate, esperando que aclarase para empezar la función. Todos teníamos una profunda convicción de que si el 2 de Mayo de 1808 se recuerda en España como una gloria nacional, el 2 de Mayo de 1866 sería en lo sucesivo otra nueva gloria para nuestro país.

La marina moderna va hoy a probar al mundo entero y a esos españoles que hace poco tiempo nos calificaban de cobardes, que aún corre por nuestras venas la sangre de aquellos que supieron arrojar del suelo patrio al gran capitán del siglo 19.

Es la primera vez que buques de madera se presentan ante baterías tan formidables como las del Callao, pero ¿qué importan esos cañones monstruos y esas torres blindadas si el corazón de cada uno de los individuos que dotan nuestros buques está blindado con el amor de la patria y la confianza en el Dios de los ejércitos?

Hoy, o todas nuestras naves quedarán sepultadas en las aguas del Callao, o España alcanzará una victoria digna de sus hijos y de su historia. El momento se aproxima. La marinería de todos los buques subida en las jarcias atruenan el espacio con mil vivas a España, a la marina, a su valiente Jefe y a cada uno de los buques en particular. ¿Qué es lo que ha producido tal alegría en nuestras dotaciones? Es que se les acaba de leer por sus Comandantes respectivos la proclama siguiente que el Jefe les dirije:

Marineros y Soldados. = Después de una larga y ardua campaña hoy se nos presenta la ocasión de cerrarla dignamente, castigando cual se merece la osadía y perfidia de un enemigo que nada ha dejado de poner en prática para vilipendiar a nuestra querida España. A España, que hoy espera de nosotros que la venguemos dignamente. Un mismo deseo nos anima a todos y yo no puedo dudar, que con vuestro valor, decisión y entusiasmo, lo veréis satisfecho volviendo al seno de nuestras familias después de consignar una página de gloria en la historia de la marina moderna, dejando su honra a la altura que nuestra patria tiene derecho a esperar de nosotros.

¡Viva la Reina!

Vuestro Comandante Gral. Casto Méndez Núñez.

Esta proclama fue leída por el mismo Jefe a los tripulantes de la *Numancia*.

Despejada la niebla a las 10 horas se hizo la señal de *levar* y a las 11 horas, teniendo todos los buques aseguradas las anclas, la de *ponerse en movimiento en el orden prefijado de antemano.* La 1ª División rompe la marcha con la *Numancia* a la cabeza que situada en su puesto tangenteando una línea de boyarines encarnados, que suponemos sean torpedos, dispara el primer cañonazo a las 11 ¾.

De tierra contestan con una lluvia de proyectiles pero afortunadamente las punterías eran un poco altas y toda la andanada pasa por encima de la fragata. Esta primera andanada, terrible para buques de madera, era lo que se trataba de evitarles a la *Blanca* y *Resolución,* lo que como se ve, salió a medida de nuestro deseo. Dichas dos fragatas avanzan a tomar sus puestos y rompen el fuego acto continuo.

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

No bien había entrado en fuego la 3.ª División, sale del puerto el vapor *Tumbez* con insignia de Capitán de Navío y un gran botalón horizontal en cuya punta se ve una gran granada. Como no nos cabía duda que su intención era embestir a una de las fragatas e incendiarlas, se ordena a la batería haga fuego sobre él y el 1.er Condestable Don José Garza, con un tino admirable, del primer disparo le plantó un tiro en la proa que le hizo retirarse.

En la parte del S. el fuego continúa con viveza por ambas partes: la *Numancia* en el puesto que primeramente había tomado, la *Blanca* por su aleta de estribor más próxima a tierra y la *Resolución* en una posición admirable por la popa de la *Blanca,* flanquea toda la línea de fortificaciones. A las 12 horas, 10 minutos, voló la torre del S. y sus cañones quedaron inutilizados. Las tres fragatas se disputan el honor de haber puesto fuera de combate tan poderoso enemigo, pero el Comandante de la *Blanca* pone fin a la cuestión diciendo que la granada que tan admirable efecto causó era española y que todo español podía decir que la había disparado.

La batería de más al S., servida por oficiales del ex-presidente Pezet, al ver la suerte de la torre y experimentando una lluvia de granadas que le dispara la *Resolución* y *Blanca* así como otra de metralla producida por el choque de nuestras balas en su revestimiento, cesa de hacer fuego y sus sirvientes en precipitada fuga, abandonan los cañones a las 12 horas, 20 minutos. Concentramos entonces el ataque sobre las baterías de Santa Rosa y nuestro Jefe, queriendo aproximarse más a tierra, salva la línea de los boyarines encarnados por uno de sus extremos y sitúa la fragata entre los boyarines y las baterías. La *Blanca,* como siempre la primera en todo, situada a 4 cables de las baterías, les dispara las últimas balas y granadas que le quedan.

Caro nos pudo costar el salvar los boyarines, pues la fragata tocó en cinco brazas de fondo que es su calado justo. Acto continuo se trató de salvar tan crítica situación y se mandó ciar a toda fuerza. Más de diez minutos estuvo la potente máquina de este buque funcionando a toda fuerza para conseguir arrancar la fragata; las piezas se recalentaron y el aparato en general sufrió con tan extraordinario trabajo. Las balas enemigas chocan sin interrupción en nuestro costado y arrejo; perdimos un bote que teníamos colgado en los pescantes de popa de babor:

la lancha de vapor a la que se le mandó reconocer los boyarines, al desatracar de a bordo un casco de granada le rompió el eje y le hirió dos marineros; una bala de 32 que chocó en la torre de popa, se hizo pedazos y sus cascos disparados en todas direcciones, hirieron a uno de los marineros del timón y ocasionaron contusiones a otros varios; otra que cruzó por el puente hizo mil pedazos la bitácora de bronce que allí había; le pasó por debajo del brazo derecho al Jefe causándole dos heridas graves a más de otras seis que recibió con dos destrozos de la bitácora.

La primera palabra que profirió fue —Me han llevado el brazo— e instándole nuestro Comandante y Celestino para que se retirase al hospital de sangre, se negó a ello, hasta que la pérdida de sangre lo hizo caer en los brazos del Comandante y lo condujeron a la enfermería. Desde este momento tomó la dirección del combate el Mayor General Capitán de Navío Don Miguel Lobo.

Dijimos que la segunda división, colocada en su puesto, sostenía un fuego bien certero sobre las baterías del N. que no se descuidaban en contestar. No bien se había colocado en su puesto la *Villa de Madrid* recibe en la batería una granada de Armstrong, de 300 libras, que le pone 40 hombres fuera de combate, le rompe la chimenea y al caer a la máquina, parte el tubo principal de vapor, la fragata queda envuelta interiormente en una nube de vapor caliente que impide ver lo que hay a dos pasos de distancia; sólo se oyen los lamentos de los infelices heridos y los cañonazos que continúa disparando la fragata a pesar de su crítica situación. Inutilizada su máquina e imposibilitada de batirse a la vela, pues sólo tiene los cuchillos, pone la señal conveniente y desde la *Numancia* se ordena al *Maule* la tome de remolque, pero antes que este vapor llegase estaba allí la *Vencedora* que, colocada a sotavento de la fragata, le da un remolque. La *Villa de Madrid* que con anterioridad había cazado sus cangrejos y foques, al estar fuera de tiro despide a la *Vencedora* y continúa a tomar el fondeadero de San Lorenzo. Sólo 200 granadas pudo disparar este hermoso buque.

La *Berenguela,* que sostiene con un éxito admirable el ataque del N., pues en corto tiempo ha hecho callar los cañones de la torre blindada y varios de la batería, recibe en el sollado una granada de Blakley de 500 libras que le incendia los maleteros y carbonera del centro, levantando la cubierta de la batería en la parte de proa de babor. No por eso se separa un instante de su puesto ni disminuye en lo más mínimo el vivo fuego que sostiene con las baterías enemigas causándoles estragos de consideración, tanto que de tierra los disparos se hacen con gran lentitud y poco acierto. Teniendo casi conseguida la extinción del fuego en el sollado, recibe un balazo de 500 libras de Blakley que entrándole por el costado de babor, por debajo del trancanil de la batería, salió por estribor a la altura de la línea de flotación, abriéndole una brecha de 13 pies de largo por 66 de ancho. En un momento se inundan todos los departamentos bajos del buque; en el hospital de sangre que estaba colocado en la despensa, el agua llega por la rodilla y los infelices moribundos suplican a los médicos los salven de aquel nuevo peligro; acto continuo los trasladan a la cámara y camarotes de Oficiales, donde algunos de ellos murieron antes de saber el resultado del combate. La cámara de calderas es a su vez invadida por el agua, y no siendo suficiente ni las bombas y bombillas de achique de que puede disponer el buque, ni tampoco posible tapar con mantas, col-

chonetas, cois y cuanto se encuentra a mano para impedir la entrada de agua por tan tremendo agujero, se decide el Comandante Pezuela a retirarse del combate sin dejar de hacer fuego hasta que, próximo a los buques neutrales de guerra y mercantes, sus cañones no podían ofender al enemigo. Cada momento se hace más crítica la posición de la valiente *Berenguela;* el primer Maquinista avisa que sólo faltan 4 pulgadas para que el agua apague los hornos y la máquina deje de funcionar; a este aviso, como por instinto, todo el mundo baja a la batería y en un abrir y cerrar de ojos, las piezas de estribor son cambiadas a babor. La *Berenguela* se ha salvado. Un grito unánime de viva la Reina, anuncia a su Comandante, que está en el puente, que el agua empieza a dominarse. Los buques extranjeros, al ver tanto heroismo y creyendo firmemente que la fragata va a ser tragada por las olas, embarcan en sus botes y se preparan a prestar los auxilios necesarios. Al pasar la *Berenguela* próxima a ellos, tumbada toda sobre babor y presentando a estribor el enorme boquete que le ha causado una sola bala enemiga, el Comandante de la corbeta inglesa *Shearwater* que desde el momento que vio a la *Berenguela* en tan crítica situación, había empezado a levar su ancla, se dirije a su Comandante gritándole: «Valiente *Berenguela,* no hay cuidado, aquí estoy yo». Pezuela da las gracias por tan caballeroso ofrecimiento y continúa con su buque para la isla de San Lorenzo a tomar fondeadero. Antes de llegar a San Lorenzo, la *Vencedora* se aproxima a ella a prestarle sus auxilios, pero afortunadamente no hubo necesidad.

La *Almansa* que batía a los monitores *Loa* y *Victoria* (blindados) y la población, al ver salir a la *Berenguela* y por consiguiente quedar abandonado el ataque del N., se corre hacia dicha parte y en poco tiempo hace callar los pocos cañones que hacían fuego en aquellas baterías. Serían las 2 ½ cuando, concluido con esto, se dirije otra vez a su puesto y antes de tomarlo, una granada disparada desde la batería de Santa Rosa le revienta en el sollado e incendia varios guarda-cartuchos llenos; el fuego se propaga hasta el ante-pañol de pólvora. Considerando el 2.º Comandante que con el incremento que tenía el fuego era muy posible invadiese de un momento a otro el pañol de pólvora, avisa por dos veces a su Comandante ser indispensable anegarlo. Victoriano, que recuerda en esos momentos que de anegar el pañol la Escuadra queda después del combate en una posición muy crítica por falta de pólvora, contesta: «Prefiero volar a que se anegue el pañol; hoy no es día de mojar la pólvora. Hace señal de «fuego abordo» y pide permiso para retirarse del combate. A la media hora, conseguido sofocar el incendio, vuelve con nuevos bríos al combate y colocada por nuestra proa, envía a las baterías de Santa Rosa, monitores y población, una granizada de balas y granadas. Los enemigos que ven en la *Almansa,* no un buque sino un volcán esparciendo la muerte por doquier, concentran en ella todos sus fuegos. La *Vencedora* ha vuelto a su puesto y continúa ofendiendo al enemigo sin recibir el menor daño.

La *Blanca,* agotadas sus municiones, tiene que retirarse del combate, con tanto sentimiento de su Comandante que, herido levemente en un brazo, dirije su buque desde el puente con tanto acierto como suerte. Eran las 2 ¼. Quedamos, pues, en combate la *Almansa, Resolución, Vencedora* y nosotros, todos dedicados a los monitores, población y batería de Santa Rosa. A las 4 de la tarde puede decirse que ya estaba terminada la función, pues sólo tres cañones de Santa Rosa contestan a nuestros disparos. Sin embargo, el Jefe que desde el Hospital de sangre continúa dirigiendo el combate, ordena se siga el fuego hasta que él avise. Todos los buques hemos agotado las granadas y sólo tiramos bala sólida o hueca con cuyos proyectiles se comprende es sumamente difícil desmontar dos o tres cañones que se hallan en una batería enterrada. Por momentos se hace más lento el fuego de los tres únicos cañones que quedan al enemigo de los 92 de que disponía al principio del combate.

Considerando que tal enemigo ya no era digno de nosotros, que la niebla se venía encima y que las tripulaciones debían de estar fatigadas con cinco horas de fuego no interrumpido, dispuso el Jefe a las 4 horas 50 minutos, que echásemos las gentes a las jarcias y después de dar tres «vivas a la Reina» se diese orden de retirada. Así lo verificamos y al estar próximos a la isla de San Lorenzo, dispararon desde la batería de Santa Rosa dos cañonazos sin bala, como si fuera posible que esos dos últimos disparos fuesen el sello que había de ponerse a la victoria de los peruanos después que nuestros buques habían hecho callar 89 de los 92 cañones que contenían las baterías enemigas, con la grandísima suerte de no haber perdido una sola nave en tan arrojado ataque.

BAJAS SUFRIDAS EN EL COMBATE

	Muertos	*Heridos*	*Contusos*	*Total*
Numancia	0	3	13	16
Berenguela	10	16	12	38
Villa de Madrid	14	22	0	36
Blanca	8	12	19	39
Resolución	3	3	8	14
Almansa	9	26	16	51
Vencedora	0	1	0	1
Total	44	83	68	195

La *Numancia* consumió en el combate:

Balas sólidas de 68 libras	555	
Granadas sólidas de id.	450	
Cartuchos color B 3½ kgs	798	8.321 libras.
» id. R 5 kgs	237	
Cebos fulminantes de cruz	1.850	
Tacos de clavellina	580	
Tacos de anillo	940	

Por los proyectiles recojidos abordo de los buques y por la forma de las impresiones, el enemigo ha disparado proyectiles de 300 libras (26,67 c/m) sistema

Armstrong; granadas cargadas del mismo calibre y sistema; proyectiles cilíndricos de 500 libras sistema Blakley; granadas esféricas de 150 cargadas; balas sólidas de 100; balas y granadas de 20 y 16 c/m y proyectiles ojivales de 16 c/m. En el casco de la *Numancia* los proyectiles de 20 c/m sólo han producido ligeras señales en la coraza, de profundidad casi inapreciable y a juzgar por ellas son las marcadas en el plano con los números 1, 2, 4, 10, 19, 21, 28, 31, 33, 37, 39, 40, 42, 45, 46, 47 y 48.

Un proyectil de 20 c/m que chocó en una de las planchas de la torre de popa y que se señala con el n.º 4, hizo en ella una impresión de 12 c/m de diámetro y 15 c/m de profundidad.

Los proyectiles sólidos de 100 marcados con los números 34, 35 y 41, han hecho saltar el cemento de la unión de las planchas y cabezas de los pernos, haciendo impresiones de menos de 1 c/m de profundidad.

Los huecos de 150 y que llevan los números 29, 30, 38 y 49, han producido impresiones de algún más diámetro, pero de la misma profundidad que los de 100 sólidos; el 38 que chocó con la curva de la serviola y quedó embutido en ella largó la espoleta (que debía ser de madera y sin rosca) antes del choque, evitando así la explosión; al extraerla [parecía] contener como unas tres libras de pólvora fina inglesa.

El 49 se llevó las arandelas alta y baja de la porta 13 de babor y dando en el cañón un casco de ella le hizo una abolladura, rozando con tal violencia, que dejó señalada la caña en el batiente de madera de popa.

Los proyectiles de Blakley y de Armstrong huecos que llevan los números 44, 27 y 51 del primer sistema y 18 del segundo, se han roto sobre la coraza produciendo impresiones de extensión proporcionada al proyectil y de una profundidad que no pasa de 2 c/m; de ellos, los números 50 y 51 chocaron en los pescantes de hierro del 4.º bote, llevándose el 1.º el pescante y bote y el 2.º partió a tronco el otro pescante.

La única avería que ha sufrido la coraza, ha sido causada por un proyectil sólido de 300, sistema Armstrong, que chocó a estribor (marcado con el n.º 5) en el ángulo inferior de popa de una de las planchas de la línea de flotación, cortándola por su punta, embutiéndola en la teca con el perno que la sujetaba, hasta unos 25 c/m de la superficie exterior, llevándose al mismo tiempo un pequeño segmento de la plancha inferior y dejando marcada la forma del proyectil que fue rechazado, cayendo al agua. El sacudimiento hizo saltar el marco de uno de los imbornales colocados con tornillos en la extremidad opuesta de la plancha, así como el cemento de las uniones con las planchas contiguas y el de las cabezas de los pernos, los cuales no tuvieron movimiento. Interiormente se dobló una cuaderna y la plancha del costado interior, penetrando a éste la punta del perno embutido y causando una hendidura de 26 c/m de longitud; algunos remaches saltaron también. Esta avería dejaba pasar algún agua al interior del buque, pero en tan corta cantidad que no fue preciso picar la bomba.

Un proyectil sólido de 16 c/m marcado con el n.º 22 penetró por el interior de la torre de proa y embutiéndose en la teca, no pudo salir, atravesando la plan-

cha exterior de la torre; pero rompió uno de sus pernos e hizo saltar el cemento de las cabezas de los demás sin que la plancha tuviera movimiento.

Los proyectiles que han chocado en la parte no blindada, números 2, 7, 9, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 36, 37, 38 y 42 y en el aparejo los números 3, 6, 8, 9, 11, 12, 23, 24, 25, 26 y 43, han producido las averías consiguientes al lugar del choque y diámetro de los proyectiles, siendo de notar uno esférico de 16 c/m que después de atravesar la batayola hizo lo mismo con todo el sistema de la chimenea superior a la cubierta, o sean ocho planchas del (es el marcado con el n.º 20). El n.º 13 destrozó la bitácora del puente, rompió la baranda e hirió al Jefe. El proyectil marcado con el n.º 4, dio de rebote en el carbón ensacado que había sobre cubierta para blindaje y defensa de los timoneles, causando algunos heridos en los que se hallaban en la rueda.

La menor distancia a que estuvo la *Numancia* de las fortificaciones fue de 6 cables y la mayor de 10.

Es copia.

Guillermo Camargo Abadía.

728

1866 mayo 3, fragata Numancia, *Callao, fondeadero de San Lorenzo.*
Juan Bautista Antequera a Méndez Núñez.
Informe sobre los proyectiles que han hecho impacto en el casco y aparejo del buque y de las averías que han ocasionado.

Plano de los proyectiles que han chocado en el casco y aparejo de este buque y las averías que han ocasionado, en el bombardeo de los fuertes del Callao el 2 de Mayo de 1866.

Verde = 0 + Proyectiles y cascos de granada que han chocado en el costado de estribor y en el aparejo.

Rojo = 0 + Idem., id., en el de babor.

Por los proyectiles recogidos a bordo de los buques y por las formas de las impresiones, el enemigo ha disparado sobre este buque proyectiles sólidos de 300 = 26.67 c/m sistema A. Granadas cargadas del mismo calibre y sistema. Proyectiles cilíndricos de 500 sistema B. Granadas esféricas de 150 cargadas; balas sólidas de 100; balas y granadas de 20 y 16 c/m; proyectiles ojivales de 16 c/m. Los proyectiles de 20 c/m sólo han producido ligeras señales en la coraza de profundidad casi inapreciable y a juzgar por ellas son las marcadas en el plano con los números 1, 2, 4, 10, 19, 21, 28, 31, 33, 37, 39, 40, 42, 45, 46, 47, 48 y 52. Un proyectil sólido de 20 c/m que chocó en una de las planchas de la torre de popa y que se señala

con el número 4 ha hecho en la plancha una impresión de 12 c/m de diámetro y 1,5 c/m de profundidad. = Los proyectiles sólidos de 100 marcados con los números 34, 35 y 41 han hecho saltar el cemento de la unión de las planchas y cabezas de los pernos haciendo impresiones de menos de 1 c/m de profundidad; los huecos de 150 y que llevan los números 29, 30, 32 36 y 49 sólo han producido impresiones de algún más diámetro pero de la misma profundidad. El 36 que chocó en la curva de la serviola y quedó embutido en el costado, saltó la espoleta que debía ser de madera sin rosca, evitando la explosión: el 49 se llevó las arandelas alta y baja de la porta 13 de babor, dando en el cañón un casco de ella, haciéndole una abolladura rozándolo con tal violencia que dejó señalada la caña en el batiente de madera de popa. = Los proyectiles B. y de A., huecos, que llevan los números 44, 50 y 51 del primer sistema, y número 18 del 2.º, se han roto sobre la coraza, produciendo impresiones de extensión proporcionada al proyectil y de una profundidad que no pasa de 2 c/m. De ellos los números 50 y 51 chocaron en los pescantes de hierro del 4.º bote partiéndolos a tronco. La única impresión o mejor dicho avería que ha sufrido la coraza, ha sido causada por un proyectil sólido de 300 de A., que chocó a estribor (marcado con el número 5 en el plano) en el ángulo inferior de popa de una de las planchas de la línea de flotación, cortándola con su punta, embutiéndola en la teca con el perno que la sujetaba hasta unos 25 c/m de la superficie exterior, llevándose al mismo tiempo un pequeño segmento de la plancha inferior y dejando marcada la forma de aquella que fue rechazada cayendo al agua. El sacudimiento hizo saltar el marco de uno de los imbornales colocados con tornillos en la extremidad opuesta de la plancha, así como el cemento de las uniones con las planchas contiguas y el de las cabezas de los pernos, los que no se movieron. Interiormente se dobló una cuaderna y la plancha del casco interior penetrando a éste la punta del perno embutido y causando una hendidura de 26 c/m de longitud: también saltaron algunos remaches. Esta avería dejaba pasar alguna agua al interior del buque, pero en tan poca cantidad que no fue preciso picar la bomba. Un proyectil sólido de 16 c/m penetró por el interior de la torre de proa embutiéndose en la teca, rompió uno de los pernos e hizo saltar el cemento de las cabezas de los demás. La plancha no se ha movido: es el número 22. Los proyectiles que han chocado en las partes no blindadas los números 2, 7, 9, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 36, 37, 38 y 42 y en el aparejo los números 3, 6, 8, 9, 11, 12, 23, 24, 25, 26 y 43 han producido las averías consiguientes siendo de notar uno esférico de 16 c/m que después de atravesar la batayola hizo lo mismo con todo el sistema de la chimenea superior a la cubierta o sea ocho planchas. La número 13 que rompió la bitácora hirió en el brazo y costado derecho al Señor Brigadier Comandante General de la Escuadra, causándole otras heridas los astillazos de la bitácora. = A bordo de la expresada. Callao y fondeadero de San Lorenzo, 3 de Mayo de 1866.

Folio 198 vuelto y 199.

729

1866 mayo 3, fragata Numancia, Callao, fondeadero de San Lorenzo.
Juan Bautista Antequera a Méndez Núñez.
Informe sobre las municiones consumidas por la artillería de la Numancia *en el combate del Callao.*

Relación de las municiones consumidas por la Artillería de la *Numancia* en el combate de los fuertes del Callao el 2 de Mayo de 1866.

Quinientas cincuenta y cinco balas sólidas de 20 c/m.

Cuatrocientas cincuentas granadas cargadas de 20 c/m con espoletas metálicas. A bordo, fondeadero de San Lorenzo, 3 de Mayo de 1866.

Folio 199.

730

1866 mayo 8.
Juan Bautista Antequera a Méndez Núñez.
Respuesta a los cargos que se hacen en Real orden de 27 de marzo por haber abandonado la caza de las corbetas peruanas Unión *y* América.

En 8 de mayo de 1866

He recibido la Real orden de 27 de Marzo último que ha tenido a bien V.S. trasladarme para que conteste a los cargos que en ella se me hacen por haber abandonado el 31 de diciembre del año anterior la caza de los buques que se sospechaba fuesen las corbetas peruanas *Unión* y *América*. = Según he manifestado en los partes que con este motivo he dirigido a V.S. en 1.º de Enero y al Señor Comandante de la *Berenguela* en 31 de Diciembre último, habiendo dicho nuestros pescadores a las 7 de la mañana del último citado día que se dintinguían dos vapores al S.O. del Puerto pedí en el acto permiso por telégrafo para encender debiendo añadir ahora que para no perder ni un momento, di la orden antes de recibir contestación, de avivar los fuegos en las dos calderas que los tenía retirados y encender cuatro más, dirigiéndome en un bote a la fragata *Berenguela* a fin de procurar resolver a su Comandante a cuyas órdenes me encontraba las dudas que a mi juicio debía ofrecerle la salida de este buque atendido 1.º que la penuria del carbón era tal en aquellos momentos, que este buque, que no puede disponer sin él de su fuerza, no había logrado ni llenar sus pañoles con todo el que había en aquel Puerto, donde sólo se habían podido destinar 200 toneladas y pico más de muy mala calidad sobre la fragata *Valenzuela de Castillo,* que por las circunstancias en que había salido del Callao, debía, a nuestro juicio, haberse ido a pique, en caso de no haber sido apresado; además para proveer toda la Escuadra, no teniendo aún noticia de la llegada de la fragata norte americana *Guardian,* sólo habían unas 500 toneladas en Valparaíso que apenas bastaría para rellenar este solo

buque el día que recibiese orden de dirigirme a aquel puerto: 2.º que el único indicio de que los vapores avistados fuesen enemigos, eran las noticias que teníamos de poca confianza, de que las corbetas peruanas debían pasar para el Sur, pues ni casco ni arboladura habían podido distinguirse por los topes de anteojo a la distancia que se hallaban a las ocho de la mañana. Desde esta hora hasta las 12 ½ que se logró dar toda fuerza a la máquina después de enfriada la chumacera del eje del hélice los dichos vapores andando a razón de 8 millas debían haberse alejado 36 millas, más de lo que estaban al divisarse, pero a pesar de esto, yo no abandoné su persecución, pues como V.S. puede ver en el plano el arrumbamiento del puerto viejo dista poco del S.SO. = Al llegar a la boca de este puerto a las dos de la tarde sin haberlos avistado, como era de prever en atención a lo expuesto, no creí deber dejar de reconocer este puerto en atención a no considerar de ningún modo probable el dar alcance a los buques en las pocas horas que quedaba de día, ni tampoco imposible el que hubiesen entrado en aquel puerto a adquirir noticias. Este reconocimiento me permitía también regresar en el día a Caldera, y evitar el gasto de combustible que tanto V.S. me había encarecido, en seguir una caza que no presentaba ningunas probabilidades de éxito. Estando V.S. mejor penetrado que yo de nuestros recursos, no creí necesario entrar en estos detalles en el parte de 1.º de enero a que me refiero. = Dios, etc.

Folio 199 y vuelta.

731

1866 mayo 9, Callao.
Juan Bautista Antequera a su hermano Guillermo, relatando el combate del Callao y exaltando la actitud de Méndez Núñez.

Callao, 9 mayo-1866

«Querido Guillermo: Tuvo lugar al fin el ataque al Callao. La Escuadra se batió con bravura. No hemos perdido ningún oficial. Y de los Guardias marinas, Godines y Rul, Herido en las cameras tampoco hay ninguno de gravedad. El de más consideración es Méndez y dejará la cama antes de 8 días, para estar completamente bien antes de los 30. Total de bajas de la Escuadra, sobre 190: los muertos en combate no llegan a 40. La disposición del ataque la verás por los partes oficiales. El oficial de derrota y yo estamos bastante ocupados para entretenernos en hacerte un croquis. Las averías de los buques están ya remediadas. El ataque duró 5 horas. Este potente buque no tuvo que moverse de su sitio: los demás salieron alguna vez de él, unos incendiados por las destructoras granadas Armstrong de a 300 y otros con averías gruesas para no volver. Para sostenernos casi en el fondo justo del calado de este buque, a fin de no separarnos más de 7 cables de las baterías: Méndez y yo resolvimos no abandonar el puente: los ayudantes los teníamos al pie del palo mayor y la mayoría en la toldilla y a ratos cubierta con la torre de popa. A los 30 minutos de fuego, Méndez caía herido en mis brazos. Un capitán

vizcaíno que nos servía de práctico lo había sido un momento antes, y la misma bala que había herido a Méndez había causado una contusión al ayudante de derrota. Yo sólo había quedado ileso, entre los que ocupábamos el puente. Méndez se empeñó en seguir en su puesto de honor: pero a los 5 minutos desfalleciendo, yo no podía sostenerlo y fue conducido al hospital de sangre. En este momento, ya había volado la Torre del Sur, y la más pequeña de las baterías de esta parte parecía apagada. La antigua batería de Santa Rosa, con otra enterrada a su frente, y otra más baja a barbeta, delante de esta última; tomando ambas el nombre de la primera formaba la más potente de las defensas del Callao y estaba en casi todo su vigor todavía.

«Antes de la una, cuando llegó al puente donde estaba yo sólo con el oficial de derrota —el bueno y sereno teniente Lahera— el Mayor General a decirme que la *Berenguela* se iba a pique por momentos y que la *Villa* con avería gruesa en la máquina, lejos de poder auxiliarla necesitaba remolque a su vez. Le contesté que la fragata en aquellos momentos no podía abandonar el fuego, ni abandonar a una completa derrota las otras tres fragatas de madera: que el transporte número 3 y la *Vencedora* eran los únicos buques que podían darle auxilio en aquel momento: así se convino, como también en ocultar a la Escuadra el estado de su Jefe. Yo no podía distinguir bien el ataque del Norte; pero ya fuera del humo la *Berenguela* la distinguí completamente a la banda. Y ciando con su máquina, la *Villa* a este tiempo estaba ya fuera del fuego remolcada al principio por la *Vencedora* y después con sólo sus cangrejos. Los del enemigo me parecían también menos vivos por aquella parte: la batería de Santa Rosa y los dos monitores que en la mar los pasaría por ojo cualquier fragata, pero que en fondo de 2 y ½ brazas se mantenían a más de 5 cables de nuestros fuegos, conservando su invulnerabilidad, nos hacían un fuego aunque lento bien dirigido de flanco con sus cañones de 120, y eran auxiliares de aquella batería que se mantenía aunque con menos fuegos la más potente. Así estábamos a las 2. La *Blanca* había acabado sus municiones y retirándose, cuando la *Almansa,* incendiada por una granada Armstrong de 300 se retiraba del fuego. ¡Figúrate en aquel momento mis reflexiones al hacerme cargo de una fragata con quintos reclutas y organizada por Nava, acometida de tal accidente!

«Creí no volver a ver a Victoriano, que con un rasgo verdaderamente heróico había salvado la fragata y entraba en fuego a los 30 minutos de haber dejado su puesto. La granada había reventado en la batería, donde había destrozado a un Guardia marina y a varios sirvientes: pero rompiendo los cuarteles de la escotilla había llevado el incendio a los cartuchos que conducían los destinados a este servicio hasta el antepañol de pólvora. Lo denso del humo no permitía ver bien todos los puntos incendiados. Pita, después de enviar a Victoriano dos avisos, pidiéndole autorización para anegar el pañol y habiéndole sido negado, subió él mismo a decirle que el peligro de volar era inminente, a lo que contestó: «Yo hoy no mojo la pólvora, volaremos antes». En efecto, parece mentira el valor de aquellos gallegos; echando agua a tientas, lograron al fin dominar el fuego y ocupando otra vez su sitio, por nuestra proa, sostuvo un vivísimo fuego hasta las 5 de la tarde, en que no contestando más que 3 cañones enemigos de la batería enterrada, impo-

sibles de apagar sin granadas de más de 5'' de duración de espoleta, que eran las únicas que nos restaban hacía más de una hora, nos retiramos a nuestro fondeadero de la Isla de San Lorenzo, donde logramos remediar en tres días la gruesa avería de la *Berenguela,* estando hoy todos los buques en disposición de navegar. Las balas de todos los calibres, entre 32 y 120, inclusive, se han roto sin rajar ni penetrar en la plancha más que ⅕ ó ¼ de su diámetro. Las de 500 libras de Blakeley han, además, hecho saltar el enecato romano de las costuras sin haber hecho movimiento sensible en los pernos. Sólo un Armstrong de 300 libras, según se infiere, de acero penetró en una plancha que alcanzó cerca de un ángulo a lumbre de agua, le rompió e introdujo el pedazo en la madera como tres y medio gruesos de plancha, venciendo ésta un poco hacia aquel lado y levantando y abriendo una pequeña grieta en el casco interior de hierro, a pesar de corresponder a cuaderna, como las dos terceras partes de la penetración. El resto de la placa no tiene ninguna grieta. Esta gente, como ves, nos ha presentado la artillería de más penetrabilidad que se conoce hoy.

«Volviendo al ataque, te diré que hasta P. que era del que yo no estaba seguro, y que había sido el más opuesto a verificarlo, llegado el día se confesó, perdonó a todos sus enemigos, oyó misa con todos sus oficiales y se presentó resuelto a morir honrosamente. Méndez, me encarga tantas cosas para ti; sigue bien de sus heridas. Quizá dentro de pocos días tengamos que separarnos; pero ya lo dejo completamente fuera de cuidado y aun libre de recaída o retardo en su curación. La noche del 5, poco antes de las 10, lanzaron un torpedo. Consistía en una lancha de vapor cubierta y mucho mayor que la de este buque, que tenía en dos pequeños botalones colados en los muros 2 esferas de cobre, conteniendo como 4 quintales de pólvora —y no sé si otras materias, pues todo fue al agua— y con comunicación por tubos a otro de más diámetro lanzado por la proa, que al choque hacía tuviese lugar la percusión sobre los mixtos de las esferas. La *Berenguela* en gran parte de su inmenso rumbo había podido aquella tarde pasar a su costado la artillería de estribor. El torpedo se dirigió a ella. La noche era oscura, aunque sin niebla; el bote de ronda de la *Berenguela* le disparó a metralla y va a abordarle, pero convencido en el acto que no puede alcanzarle, ve entre el humo un botecillo que escapa e intenta seguirlo, pero el fuego de cañón que rompe ese momento la *Berenguela,* se lo oculta para no verlo más. El torpedo sólo con la caña a la banda, es alcanzado por una bala de la *Berenguela* que le destruye el aparato y después de producir una alarma en una fragata inglesa con carbón a nuestro servicio, a la que también había alcanzado una bala de la *Berenguela,* se aborda con ésta, que ya había largado el ancla y estaba en movimiento, y metiéndole gente, le paran la máquina y hoy nos prestan el servicio que nuestra lancha de vapor. Yo largué el grillete y me puse en movimiento en plan de combate, pero prohibiendo hacer fuego sin orden mía hasta que pasé a la voz de la *Berenguela* y me cercioré de que el torpedo estaba apresado, sin que esta alarma nos haya producido ninguna desgracia. La herida de Topete no era del todo insignificante: ayer le extrajeron un pedacito de cañón de carabina, que al romperle un balazo se le introdujo en

el brazo, pero está levantado y no ofrece cuidado alguno. El hombre de acción y de más significación política del Gobierno actual del Perú era el Ministro de la Guerra, muerto en el combate. Recibe el cariño entrañable de tu hermano, Juan».

732

1866 mayo 20, en la mar.
Méndez Núñez a los comandantes de la goleta Vencedora *y la fragata* Berenguela.
Dado el aumento del escorbuto, detectado por el médico de la Vencedora, *ordena a ésta dirigirse al puerto de Mataway y ponerse a las órdenes de la* Berenguela, *quien deberá poner los medios necesarios para acabar con la enfermedad.*

En la mar en 20 de mayo de 1866

Al Comandante de la Goleta *Vencedora.*

Consecuente a la comunicación telegráfica de esta mañana en que anuncia el médico de ese buque el incremento que han tomado las enfermedades de la boca con carácter escorbútico en ese equipaje, he resuelto se dirija Vd., desde luego a toda vela, al puerto de Mataway, poniéndose allí a las órdenes del Señor Comandante de la *Berenguela,* a quien entregará la adjunta comunicación. Con respecto al uso que ha de hacer Vd. de la máquina en esta travesía, lo dejo a lo que con arreglo a su buen juicio exijan perentoriamente las circunstancias, pues este buque necesita servirse del carbón que conduce el *Mataura* para rellenar en Mataway y abarrotar en el puerto de las Hébridas u otro que en aquellas longitudes perjudique menos su derrota. = Dios, etc.

Folio 255.

En 20 de mayo de 1866

Señor Comandante de la fragata *Berenguela.*

Habiéndome participado en la mañana de hoy el médico de la *Vencedora* que se habían presentado hasta 17 hombres de su equipaje con enfermedades en la boca de carácter escorbútico, he dispuesto remitir el aceite y vinagre suficiente para suministrar diariamente gazpacho a su dotación hasta la llegada a ese puerto; y he oficiado al propio tiempo a su Comandante para que abandone la conserva de este buque y se dirija a toda vela a incorporarse con esas fuerzas. = En este buque la salud sigue inmejorable. = El gasto de combustible procuraré que no exceda de 400 toneladas a mi arribo a ese puerto, con el fin de que en uno de las

Islas Hébridas me pueda abarrotar el *Mataura,* pues en esta última travesía en que hay que cortar la línea y entrar en los variables y monzones del O. es donde se hace más indispensable el carbón. = Deseo se haya restablecido la buena salud de ese equipaje, sin haber tenido que lamentar ninguna desgracia. = Suplico a V.S. que si de los topes de ese buque se divisase éste a su recalada, tenga a bien enviar uno o dos botes que se sitúen marcando lo más saliente de los veriles del canal. Dios guarde a V.S. A bordo en la mar, 20 de Mayo de 1866.

Folio 255.

733

1866 junio 11, Madrid.
Director de Personal a Méndez Núñez.
Transmite la satisfacción de la Reina por el comportamiento de la Escuadra en el combate del Callao y su ascenso a Jefe de Escuadra.

DIRECCION DE PERSONAL

Madrid, 11 de junio de 1866.

Al Comandante General de la Escuadra del Pacífico.

Comunicados al Gobierno de S.M. por sus representantes en Londres y París, las importantes noticias llegadas a Inglaterra el 1.º del actual por la vía de los Estados Unidos, referentes al ataque que, con la Escuadra de su mando, ha dirigido V.S. contra las baterías del Callao, y confirmado posteriormente desde Panamá, no es posible ya dudar de la autenticidad del hecho; si bien, careciendo el Gobierno de las comunicaciones oficiales, haya acogido con prudente reserva los interesantes detalles e incidentes de la acción sostenida con honra para nuestras armas, en la esperanza de que pueden haber llegado desfigurados, cuando no intencionalmente supuestos. Sin embargo, aun considerando exactas las versiones menos favorables, de ajeno y parcial origen, la Reina (q.D.g.) apreciando la bizarría de V.S. al emprender el ataque contra defensas relativamente muy superiores, y la de todos sus subordinados al secundar la ejecución; satisfecha del valor de la Marina dignamente representada en su hemiferio por la Escuadra del Pacífico en cuyos buques tremola brillante la enseña nacional que inspira tan marcados hechos, se ha dignado promover a V.S. al empleo de Jefe de Escuadra mediante el Real Decreto que se trasladará a V.S. en primera oportunidad; reservándose otorgar las merecidas recompensas a que a juicio de V.S. se hayan hecho acreedores los jefes, oficiales y todas las clases e individuos que componen las dotaciones de esas fuerzas; para cuyo efecto procederá V.S. desde luego a elevar a esta Superioridad las razonadas y correspondientes propuestas; en el concepto de que, S.M. no escaseará

estas recompensas ajustadas, tanto a los merecimientos generales, como a los que de una manera distinguida se hubieren contraído. Interín no llegue este caso, sea V.S. hacia las dotaciones todas de los buques de esa Escuadra, fiel intérprete de los generosos sentimientos que animan a la Reina y al país, y el conducto también por donde reciban, en su Real nombre, las gracias y el patriótico recuerdo que les envía por sus sufrimientos, abnegación, valor y disciplina de que han dado relevantes pruebas. De R.O. y con mucho gusto mío, lo digo a V.S. para su cumplimiento y satisfacción. Dios, etc.

fho. Al Capitán General del Departamento de Cádiz.
Al Capitán General del Departamento de Cartagena.
Al Capitán General del Departamento de Ferrol.
Al Capitán General del Apostadero de La Habana.
Al Capitán General del Apostadero de Filipinas.

Y de igual R.O. lo traslado a V.E. para su conocimiento y circulación en la comprensión del Departamento (Apostadero) de su mando. Dios, etc.

Al Presidente de la Junta Consultiva de la Armada.

Y de igual R.O. lo traslado a V.E. para noticia de esa corporación. Dios, etc.

Copia para la *Gaceta Oficial.*

734

1866 junio 14, Papeete.
Manuel de la Pezuela, comandante de la fragata Berenguela, *al ministro de Marina.*
El comandante de la fragata Berenguela *relata su travesía desde el puerto del Callao hasta Matavay al mando de esta fragata y de las demás de la Escuadra: fragata* Numancia, *en muy mal estado desde el combate del Callao, el* Marqués de la Victoria, *el vapor* Número Tres, *la goleta* Vencedora *y la fragata inglesa* Mataura, *transporte de víveres y carbón.*

FRAGATA *BERENGUELA*

Excmo. Sr.:

Con la fecha de 8 de Mayo último recibí la orden de dirigirme a este punto con esta fragata de mi mando y a mis órdenes la blindada *Numancia,* el *Marqués de la Victoria,* el vapor *Número Tres,* la goleta *Vencedora* y la fragata inglesa *Mataura,* transporte de la Escuadra cargada de víveres y carbón. Las razones que determinaron esta medida según supe verbalmente por el Sr. Comandante General de la Escuadra fueron: 1.ª que la fragata *Numancia* no podía hacer su regreso a la Península desde el Callao sin tomar carbón en algún punto de Chile para después pasar el Estrecho o doblar el Cabo y como era imposible hacerlo en nuestro estado de guerra con aquella República, no había más remedio que tomar la derrota

a este puerto y aun así hacer el viaje a la vela gran parte de él; penoso y largo era sin duda el emprender una travesía tan dilatada de la manera dicha, con principios de escorbuto abordo y por climas tan calurosos, pero muy preferible a exponer dicho barco a una pérdida casi cierta enviándolo por mares tormentosas sin esperanza de reponer su combustible. Esta fragata había padecido en el combate del Callao el día 2 de Mayo averías de gran consideración; tiene cuatro cuadernas destrozadas y unidas a la banda de estribor y a el centro del buque, el durmiente de babor del tercio de proa debajo de la cubierta de la batería, dos baos juntos de la cubierta de aquella y dos de la del sollado: se consideró por lo tanto muy expuesto dirigirla por dicho Cabo por temor de que la gran mar de aquellas latitudes produjese una vía de agua repentina; y en cuanto a la goleta *Vencedora* y *Marqués de la Victoria* no era posible tampoco mandarlos ir por aquella derrota por las mismas razones de combustible que la *Numancia* y por que además de que en esta estación de nieblas la embocadura del Estrecho hubiera sido para ellos sumamente arriesgada, había el gran peligro de que fuesen capturados allí a su paso y por fuerzas muy superiores.

El *Número Tres* era un vapor Americano adquirido últimamente para la Escuadra por nuestro Agente en Panamá y remitido por el mismo a Valparaíso con víveres para nuestras tripulaciones: este buque tiene sus calderas en un estado lamentable; sin embargo, el Señor Comandante General ha creído que debíamos hacer un esfuerzo para salvarlo o por lo menos para que llegase a Hotaiti y ver de venderse allí, con la orden además de que si me convencía de que no podía seguir el viaje y aguantarse a la vela con la fragata *Numancia,* andando ésta a la vela, que lo destruyera y recogiese sus tripulantes.

El 10 por la mañana salí del Callao mandando la división compuesta de los buques expresados, al mismo tiempo que lo verificaban las otras cuatro fragatas de la Escuadra: juntos seguimos todos hasta el 11 por la mañana que dichas fragatas orzaron para el Sur lo que les dio el viento y yo con la expresada División puse la proa al O.

El día 13 mandé apagar todas las máquinas de los buques de la División, el viento era fresco, cada uno dio el aparejo posible y resultó que el *Marqués de la Victoria* hacía menos diligencia que ninguno, y que el *Número Tres,* andaba menos que la *Numancia,* siendo esto último ya un inconveniente de gran consideración. Reflexioné que aun quedándose esta fragata a palo seco como casi lo estaba, siempre quedaría el inconveniente del *Número Tres* retrasándose de la división y que si sobrevenía una calma habrían de encender todos excepto esta fragata que tiene poco carbón y necesita conservarlo para hacer agua, para las recaladas y para cualquier otra circunstancia difícil. En vista de todo lo dicho, de tener el *Marqués de la Victoria* carbón abundante y de hacer el escorbuto adelantos funestos en la gente de esta dotación, resolví mandar al *Marqués* que maniobrase con independencia para llegar a Matavay y con el *Número Tres* encendido adelantarme hacia dicho puerto decidido si no le llegaba el carbón a destruirlo como me previenen las instrucciones, dejando a la *Numancia* seguir el viaje en conserva de la goleta *Vencedora.*

El mismo día 13 mandé a la fragata inglesa *Mataura* seguir independientemente para Matavay; estábamos a 120 leguas de la costa y no corría riesgo ninguno de encontrar cruceros enemigos.

Desde el expresado día 13 seguí mi viaje en conserva del *Número Tres:* este vapor se retrasaba y me obligaba a disminuir de vela cuando había viento fresco y se adelantaba cuando era flojo siguiéndose de aquí el que nuestra conserva se hacía muy difícil y perjudicial para ambos buques: a éste por sus esfermos y a aquél por consumo de carbón inútilmente. El 27 le pregunté el carbón que le quedaba y contestó que para cerca de once días; ya llevábamos andadas proximamente las dos terceras partes de la distancia del Callao a Matavay, el vapor navegaba con una sola caldera y teniendo siempre la otra lista; el tiempo era bueno, el viento fijo en estas latitudes y consideré que de seguir unidos lo probable era tener que destruirlo para seguir mi viaje y me resolví después de pensarlo mucho a darle la orden de adelantarse cuando viese que andaba más que nosotros, dirigiéndose al puerto de su destino economizando el mayor carbón posible y encargándole que si veía que éste podía faltarle navegara sólo a la vela reservando lo necesario para la recalada y entrada en puerto. No me pareció que tampoco tenía nada que temer de corsarios o buques enemigos, puesto que nuestra bandera mercantil es desconocida en Hotaiti y nadie podía pensar que nos dirigiésemos a este punto con bastante anticipación para mandar buques armados a esperar a los nuestros. Todos estos fueron los motivos que me indujeron a mandar al *Número Tres* que se adelantase siempre que viese que andaba más que esta fragata: así lo hice a la puesta del sol del día 27, el viento fue flojo durante aquella noche, dicho vapor se puso por la proa y al día siguiente se veía todavía a larga distancia, continuando a nuestra vista hasta el 30 que habiendo entrado viento fresco nuestro andar fue superior al de aquél y lo perdimos de vista.

El 9 por la tarde recalamos sobre esta Isla, vino un práctico a bordo y habiéndome dicho que el único puerto de aquella donde había recursos era éste y que en él podía entrar sin inconveniente la *Numancia,* no titubeé en meterme aquí dando la orden a dicho práctico para que fuera haciendo lo mismo con todos los buques de la división conforme se fueran presentando.

Esta fragata a su entrada en este puerto presentaba el cuadro más triste que es imaginable, había en ella ciento catorce enfermos de escorbuto con las piernas y brazos hinchados sin contar a otros muchos atacados más levemente del mismo mal. No había ningún medicamento a bordo que fuese apropósito para combatir dicho mal y de seguro según la opinión de los Médicos hubiésemos perdido mucha gente si el viaje hubiese durado unos cuantos días más. En cuanto fondeé hice mi presentación al Sr. Comisario Imperial Comandante en Jefe de las posesiones francesas en la Oceanía: este Sr. puso a mi disposición unos almacenes vacíos que hay en un pequeño Islote a la entrada del puerto y a él trasladé desde luego los enfermos más graves: tanto éstos como los demás se han mejorado notablemente desde la llegada y se les ha provisto abundantemente de los víveres frescos que requería su estado.

La división, Excmo. Señor, salió del Callao faltando cinco pagas a las dotaciones y sin fondo alguno para lo que se ofreciese comprar. Me he visto pues en la

necesidad de echar mano para el auxilio del fresco de los enfermos del fondo de los brigadas y para pagar el carbón que tendré que adquirir para el *Número Tres* y para esta fragata me será preciso satisfacerlo dando una letra contra el Tesoro. Mis órdenes son de no abandonar al *Número Tres,* sino en el caso de que no hubiese habido aquí carbón y éste lo he encontrado en suficiente cantidad.

Ayer han entrado en el puerto el *Marqués de la Victoria* y la goleta *Vencedora:* ésta con algunos enfermos de escorbuto. Creo que la fragata Inglesa *Mataura* está a la vista y espero que en estos primeros días irán llegando sin novedad los demás buques: verificado ésto, y tan pronto como se alivien los enfermos, tome la *Numancia* carbón del *Mataura* y lo embarque el *Número Tres* y esta fragata seguiremos sin dilación nuestro viaje.

De este oficio y de la correspondencia particular de los buques ha tenido la bondad de encargarse el Sr. Comisario Imperial que nos ha recibido tanto él por su parte como todos los franceses de esta lejana colonia con la más cordial hospitalidad.

Dios guarde a V.E. muchos años. Papeete, 14 Junio 1866.

Excmo. Sr.

Manuel de la Pezuela.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

735

1866 junio 21, Madrid.
Dirección de Personal al comandante general de la Escuadra del Pacífico.
Reitera la satisfacción que ha producido su actuación en el combate del Callao.

En 11 del corriente mes dije a V.S. lo que sigue:

Comunicados _____ satisfacción.

Y de igual Real Orden lo reitero a V.S. por si sufriese extravío o retraso la anterior Real Resolución.

736

1866 junio 21, Madrid.
Director de Personal al director de Armamentos.
Comunica la concesión de plaza en propiedad como comandante de la fragata Almansa *para Victoriano Sánchez Barcáiztegui.*

En Real orden de esta fecha digo al Presidente de la Junta Consultiva de la Armada lo que sigue:

«La Reina (q.D.g.) ha venido en disponer que el Capitán de navío Don Victoriano Sánchez y Barcáiztegui, encargado interinamente Comandante de la fragata *Almansa,* se le confiera en propiedad dicho destino».

DIRECCION DEL PERSONAL

De igual Real orden lo traslado a V.S. para su noticia. Dios guarde a V.S. muchos años.

Madrid, 21 de junio de 1866.

Zavala.— Rubricado.

Sr. Director de Armamentos.

737

1866 junio 30, puerto de Papeete.
Oficiales de la fragata Berenguela *al comandante de la misma, Manuel de la Pezuela.*
Manifiestan su deseo de que el importe de las partes de presa que les correspondieran por el tiempo que ha pertenecido el buque a la Escuadra del Pacífico, se reparta entre las familias de los heridos y muertos en el combate del Callao.

En el puerto de Papeete, en 30 de junio de 1866

Sr. Comandante de la fragata *Berenguela.*

Todos los oficiales de guerra y mayores de este buque, cuya relación tengo el honor de remitir adjunta a manos de V.S. me han manifestado su deseo de que el importe de las partes de presa que puedan corresponderles durante el tiempo que ha pertenecido este buque a la Escuadra del Pacífico se reparta entre los que han quedado inútiles de las clases de tropa y marinería en el ataque del Callao; y las viudas o huérfanos de los que allí perecieron. El que suscribe participando de los mismos deseos que sus oficiales, ruega a V.S. lo ponga en conocimiento del Gobierno de S.M. suplicándole se sirva dar sus órdenes para que se distribuya esta suma entre las espresadas clases de tropa y marinería tomando por tipo para la distribución la parte proporcional que a cada uno corresponda según la relación que existe entre sus haberes respectivos, por inutilizados en combate o por orfandad. = Dios, etc.

Folio 256.

738

1866 julio 2, puerto Stanley (islas Malvinas).
Carlos Valcárcel, comandante de la fragata Resolución, *al comandante general de la Escuadra del Pacífico.*
Relata su travesía desde que se separó de la Escuadra el 1 de junio, la pérdida del timón sufrida por la fragata y la difícil situación en que se encontraron hasta el rescate final por el vapor inglés Spiteful.

FRAGATA *RESOLUCION*

Separada esta fragata de la Escuadra el día 1.º del mes próximo pasado, a causa del tiempo duro del Norte que reinaba continuamos navegando en demanda del cabo de Hornos hasta la amanecida del 13, que recalamos a las islas de Diego Ramírez, mas habiendo sufrido aquella misma noche la importante avería de la pérdida del timón, quedó este buque sin gobierno y expuesto a sufrir otras averías de consideración que felizmente no experimentamos. Así seguimos navegando con el auxilio de la providencia únicamente, por que no fue posible darle gobierno por medio de ninguna de las cuatro espadillas que ensayamos, y cuya descripción es adjunta. = En esta tristísima situación y corriendo el inminente peligro de perdernos en la isla de los Estados que rebasamos a favor de las corrientes en la noche del día 15, fuimos a recalar cerca de la costa de estas Malvinas, pero felizmente en la del 18 al 19, avistamos un buque, y habiéndole hecho señales con faroles, luces de bengala, etc., nos contestó, y comprendiendo seguramente nuestra situación y que le pedíamos auxilio, se aguantó a corta distancia de nosotros. En la mañana siguiente reconocido ser la fragata dinamarquesa *Peter Fordt,* capitán John F. Brodersen, le suplicamos que no nos abandonara, a lo que al momento accedió el referido capitán, conservándose próximo a nosotros: hicimos los mayores esfuerzos para ver si conseguíamos el que nos remolcase, lo cual no pudimos obtener, ni tampoco al día siguiente, y ya en esta angustiosa disposición, sin más esperanza para salvarnos que el trasbordo a la mencionada fragata, reuní la Junta de Oficiales a las 7 de la noche con el objeto de discutir si estaríamos en el caso de empezar el trasbordo abandonando esta fragata por más doloroso que a todos nos fuese. Acordado así por la Junta, aunque con la condición de hacer los últimos esfuerzos en la mañana próxima, principiamos el desembarco por los enfermos, cuyo número ascendía a unos 250. Aun cuando la noche era buena, atendida la latitud casi del cabo de Hornos en que nos hallábamos y lo crudo de la estación, sólo pudimos enviar dos botes conduciendo como 35 personas, pues antes de las 12 refrescó el viento al Sur y aumentando la mar, nos vimos obligados a suspender la operación, en la cual no siendo posible colgar más que un bote, por que el 6.º no pudo regresar de la fragata mercante, se perdió éste sin que pereciese persona alguna. = Amaneció el día 21 y aunque la fragata se hallaba a la vista, el tiempo no era bueno, y se dejó de ver a las 8, llevándose así la única esperanza que teníamos en el probable caso de un naufragio. Sin observación hacía ya algunos días. Ignorábamos por lo tanto el punto en que nos hallábamos, si bien no podíamos

distar mucho de la tierra. Navegando sólo con la trainquetilla y a veces el contrafoque, pasábamos las horas en una prolongada agonía: al medio día se picó sonda en 75 brazas (*a* y *f*) continuando sondando de 80 a 35 brazas hasta el amanecer que avistamos la tierra y milagrosamente pudimos fondear en las islas de los Leones marinos, fondeadero desabrigado y muy expuesto, pero que nosotros en tan amargos momentos considerábamos como el más seguro puerto de salvación. = Inmediatamente se preparó la 2.ª lancha, que tripulada convenientemente y al mando del teniente de navío D. Cecilio de Lora que voluntariamente se prestó a desempeñar la arriesgada comisión de venir a esta bahía de Stanley, distante 90 millas, para pedir auxilios: salió a la 1 de la tarde del 23, llevando para el Sr. Gobernador el oficio de que es adjunta copia, marcada con el n.º 1.º, e hizo la travesía felizmente en el cortísimo plazo de once horas, teniendo que vencer además de la distancia lo riguroso del clima, el horrible frío que es natural en los 52° de latitud y en lo más crudo del invierno. = La providencia que tanto ha velado por nosotros en estas críticas circunstancias nos favoreció hasta el extremo de hallar en este puerto el vapor de la Marina Real Inglesa *Spiteful,* cuyo distinguido comandante se prestó en el acto a ir a sacarnos de la peligrosa situación en que nos hallábamos, y así sucedió; pues a la 1. de la noche del 26. llegó a nuestro fondeadero, y como V.S. comprenderá, al instante principiamos a levar las anclas y a prepararnos para tomar remolque, lo que verificado a las 7. de la mañana salimos con un tiempo bonancible y la mar muy llana, entrando con toda felicidad en este puerto a las 20. horas.

La conducta del capitán de fragata Mr. Fletcher, comandante del vapor *Spiteful,* ha sido la más honrosa y distinguida que puede V.S. considerar, y en tal concepto pasé al Sr. Gobernador de estas islas la comunicación que en copia acompaño a V.S. señalada con el n.º 2. Es indudable que la salvación de esta fragata se debe a los extraordinarios esfuerzos hechos por el comandante del referido vapor, pues de lo contrario creo que cuando más, en las islas de los Leones marinos habríamos salvado las vidas en las pequeñas embarcaciones que desde esta bahía hubieran ido para auxiliarnos. Por lo expuesto, V.S. comprenderá si estoy en el deber sagrado de recomendar de la manera más eficaz al Sr. Comandante del *Spiteful* para que V.S. se sirva hacerlo al Gobierno de S.M. en la forma que juzgue más conveniente. = Habiendo encontrado aquí a la fragata danesa que nos auxilió y tenido yo a bordo una verdadera epidemia de escorbuto, de la cual y de otras enfermedades han fallecido 23 individuos hasta el día de la fecha, se han transbordado a dicho buque el número de doscientos enfermos, próximamente, no sólo con el objeto de que sean allí mejor asistidos por nuestros mismos facultativos, sino para que este buque pueda ventilarse y asearse del pésimo estado en que naturalmente se halla. Me ha decidido también a tomar esta determinación la imposibilidad que se ha tocado de enviar a tierra algunos enfermos como habíamos proyectado y lo difícil de conservar a bordo el número de cerca de trescientos a que en total ascienden aquellos. = Desembarazados ya de ese principal inconveniente, se procederá sin levantar mano a construir un timón provisional con los elementos que tenemos y con los que puedan adquirirse en tierra, pero de todas maneras considero que esta fragata no puede ni debe salir de aquí sin que venga

otra de su clase para comboyarla y auxiliarla en caso necesario, puesto que su máquina se encuentra inutilizada a causa de la pérdida del codaste exterior llevado por el timón. = Debo hacer presente a V.S. que hallándome yo indispuesto y en cama a consecuencia de una caída que di sobre cubierta en la mañana del 11.; estuvo encargado de este buque su 2.º Comandante, Capitán de Fragata D. José López Seoane, cuyo jefe en esos penosos días prestó servicios de gran importancia que no puedo menos de recomendar a V.S., pues desde la fecha indicada hasta la noche del 20 al 21, en que acordado el transbordo a la fragata danesa subí sobre cubierta con el objeto de arengar a la dotación, ninguna parte pude tomar en cuantas maniobras y operaciones se ejecutaron.

La Oficialidad toda se ha conducido del modo más distinguido durante los días del conflicto, hallándose constantemente sobre cubierta e incansables en los muchos trabajos y faenas que se ejecutaron, por lo cual me creo en el deber de recomendarlos a V.S. como lo hago con el mayor gusto. = Tengo que hacer una mención muy especial en favor del teniente de navío Dn. Cecilio de Lora, quien además del servicio de su clase tomó una parte muy activa en todas las maniobras y faenas marineras que se verificaron; así como en las observaciones astronómicas, especialmente en las practicadas en la amanecida del día 22, en que se avistó la tierra y fondeamos en las Islas de Los Leones; tuvo la dirección de las espadillas que se construyeron, está encargado del timón provisional y, sobre todo, desempeñó la comisión de venir a este puerto a buscar auxilios a mi completa satisfacción, y con tan buen éxito, que indudablemente a su actividad, incansable celo y cualidades distinguidas que le adornan, se debe en mucha parte la salvación de esta fragata. Faltaría yo a un deber de conciencia y de justicia si no recomendase a V.S. eficazmente los señalados servicios que ha prestado y presta este oficial, los cuales en mi concepto merecen ser recompensados de la manera proporcional que corresponde a su mucha importancia. = También recomiendo a V.S. con la mayor complacencia al Guardia Marina de 1.ª clase Dn. Miguel Aguirre, que acompañó al Teniente de Navío Lora en la lancha que vino a pedir auxilios; pues además de haber prestado voluntariamente ese penoso servicio, reúne la mejor disposición, aptitud y buenas condiciones para ser, sin duda alguna, un excelente oficial. = Así mismo cumple a mi deber hacer presente a V.S. que los Profesores de Sanidad Dn. José Millán y Dn. Manuel Choquet desempeñan sus deberes de la manera más cumplida, prestando con la mayor eficacia la difícil y penosa asistencia que exige un número de enfermos tan considerable, aumentada con las dificultades que presenta un buque, los parajes que hemos atravesado y la localidad en que hoy nos encontramos. = Los Oficiales de mar y la maestranza han llenado sus deberes cumplidamente, pero con especialidad el 1.er Contramaestre graduado de Alférez de Fragata Dn. Antonio Fraga, que a sus vastos conocimientos de la facultad reúne una actividad y celo por el servicio que le honra mucho, por cuya razón no puedo menos de recomendarlo a V.S. como merecen los servicios que en esta campaña ha tenido ocasión de prestar. = Réstame ahora poner en conocimiento de V.S. el buen comportamiento que han observado y observan los prisioneros de guerra chilenos de las clases de tropa y marinería que expresa la relación adjunta, los cuales por lo mucho que han trabajado en todas las faenas en que se les ha ocupado y

sigue ocupándoseles, se han hecho acreedores a que los recomiende a V.S. por si tiene a bien hacerlo al Gobierno de S.M. en la inteligencia de que yo los considero dignos de que se les conceda alguna gracia.

Dios guarde a V.S. muchos años. A bordo de la expresada en puerto Stanley (islas Malvinas), 2 de Julio de 1866. = Carlos Valcárcel. = Sr. Comandante General de la Escuadra del Pacífico.

Es copia.
Carlos Valcárcel.

739

1866 julio 4, Río de Janeiro.
El diario El Comercio de Cádiz *(1866 agosto 4) publica una carta, reproducida también en el diario de Sevilla* La Andalucía, *enviada a su padre por un joven guardiamarina de la fragata* Almansa, *relatando la navegación de la Escuadra hasta ese puerto.*

La Andalucía, periódico de Sevilla, inserta también la siguiente carta de un joven guardia marina de la fragata *Almansa.* La reproducimos en el mismo estilo familiar en que ha sido publicada.

Río-Janeiro, 4 de Julio de 1866.— Fragata *Almansa.* Queridísimo papá: ya habrá recibido mi última carta, en la que le trazaba ligeramente el bosquejo del primer día, en que he expuesto mi vida por la nación: omito darte sobre aquél más detalles, porque los periódicos habrán publicado tal vez más de los que yo mismo sé, porque en una campaña sólo cumple a un subalterno desenvainar la espada, cuando así lo hayan determinado los que rigen sus destinos. Pero debo añadirte por si algún alma envilecida trata de arrojar el baldón sobre nuestro comportamiento, que la honra del pabellón ha quedado a la altura que todo buen ciudadano debe exigir. Pasemos adelante.

Reunida junta de guerra de los comandantes, se determinó abandonar el Pacífico porque el estado sanitario de los buques no permitía tenerlos más tiempo sin víveres frescos. Ahora bien, remediadas las averías perentoriamente, se hizo a la mar toda la Escuadra, compuesta de seis fragatas, la goleta *Vencedora,* el vapor *Marqués,* otro vapor apresado y dos fragatas de vela: entregamos a sus dueños otro de los vapores apresados y quemamos dos por estorbarnos en el viaje.

Al siguiente día se separaron la *Numancia, Berenguela, Marqués, Goleta* y el Transporte, cuyos buques iban destinados a Manila, las dos fragatas de vela se despacharon, y con las otras cuatro seguimos nuestro rumbo al Sur, siendo la capitana la *Villa de Madrid.* Empezamos el viaje con toda felicidad a la vela, pero comenzó el escorbuto a producir sus funestos efectos, particularmente en los demás buques que llevaban mucho tiempo de campaña. Bien pronto sobrevinieron también los malos tiempos y tuvimos que separarnos de los otros barcos, corriendo un temporal del NO. el día 2 de Junio, y ya no nos volvimos a reunir.

Desde esta fecha empezamos a sufrir todas las molestias que ya no puedo explicar porque no las siento; pero figúrate que se nos acabó la comida, que ya desde Valparaíso era escasa, de modo que nuestro alimento era el siguiente: por la mañana sopa de ajo, que no tenía ajo, potaje de garbanzos o chícharos, y una taza de café, todo esto con rica galleta, más dura que las piedras: al medio día, sopa hecha con carne salada, harto abundante de sebo, la consabida carne que nadie osaba comer, y café. El agua se distribuía a dos cuartillos por individuo para lavarse y beber. Por lo que respecta al barco, estaba muy trabajado de las costuras a causa del combate, de suerte que todos los golpes de mar que entraban en la batería caían en los alojamientos, en los cuales, por más que se achicasen, siempre había una cuarta de agua: era forzoso dormir con impermeable teniendo a pesar de esto el colchón húmedo.

Además siete u ocho días estuvo nevando con una temperatura consiguiente de tres a cuatro grados centígrados bajo cero, por lo cual teníamos una cuarta de nieve en cubierta y se nos murieron dos hombres de pasar de aquella temperatura a la del fogón: otro se nos cayó al agua. A la altura del cabo de Hornos, en los 30° Sd. S. después de venir corriendo desde más arriba de los 40°, sobrevino calma, con una mar tan gruesa que nos rindió el timón de arriba abajo en su parte interior al barco: sólo se comprende la importancia de averías de esta clase, sabiendo lo que es la mar. Afortunadamente el tiempo abonanzó y nos permitió asegurar el timón, encendimos la máquina alguno que otro día, y navegando con muchas precauciones, llegamos a este puerto a los cuarenta y ocho días de viaje, el 27 de Junio, con unos ciento veinte y tantos enfermos de escorbuto, habiendo arrojado al mar doce cadáveres, entre ellos algunos de resultas de heridas. Sin embargo, muchas gracias tenemos que dar a Dios, porque este buque ha sido de los mejor librados; en la plana mayor no hemos tenido novedad.

Hallamos aquí a la *Villa,* fondeada desde el 24, con 320 enfermos de escorbuto, tanto que en el viaje había perdido algunas velas por carecer de gente para aferrarlas y los oficiales y guardias marinas habían hecho servicio de marineros. El 30 por la noche entró la *Blanca* con unos veinte hombres sanos, los demás atacados de la repetida dolencia. A pesar de este estado, todo el mundo muy contento, incluso yo, que hoy me considero feliz con mi carrera y orgulloso de pertenecer a un cuerpo que está llamado a dar días de gloria a nuestra España; y me alegro de ver, que en este puerto, donde hay marina de todas las naciones, tenemos la escuadra más respetable y los mejores buques.

Ya todo ha variado de aspecto; el brigadier ha dado órdenes muy oportunas, los enfermos más graves han ido al hospital y a toda la gente se les da muy buena comida con cosas frescas, como naranjas, ensaladas, etc. Todos los días toman carne y pan fresco, y salta a tierra un número determinado, además de los que por su estado lo necesitan.

Los buques se están pintando y dentro de un mes estará todo completamente variado.

No he ido a tierra más que un día, con el exclusivo objeto de esparcirme un poco: hacía tres meses y nueve días que no pisaba la tierra, pero no pienso volver con frecuencia porque a bordo nos damos buena vida en compensación de los que

se ha pasado en el viaje. Esperamos a la *Resolución* que probablemente habrá arribado a las Malvinas para refrescar víveres o por alguna avería. También deseamos con ansiedad que llegue el correo para leer noticias de España, pues desde el 20 de Enero no he recibido carta tuya.

Después de muchas alternativas de frío y calor, estamos ahora en una temperatura muy parecida a la del mes de Mayo, en esa, aunque algunas veces nos abrasamos de calor. Suspendo por hoy la carta que continuaré.

Hoy 7 de Julio. Cierro la carta definitivamente a las nueve de la noche, porque mañana ha de quedar toda la correspondencia en la *Villa de Madrid:* la *Resolución* aún no ha llegado, y es posible que el correo salga antes que lo verifique. Tenía el palo trinquete en muy mal estado y habrá desarbolado tal vez en el Cabo, teniendo que arribar para reponerse.

He perdido la esperanza por ahora de verte, porque esta fragata está en buen estado y probablemente quedará en Montevideo de estación; pero ten el consuelo de saber que estoy bueno y contento, y te quiere muchísimo tu hijo.— Enrique.

El Comercio — Cádiz.
Sábado, 4 de Agosto de 1866.

740

1866 julio 5, puerto de Papeete.
Juan Bautista Antequera al ministro de Marina.
Remite observaciones de interés sobre las averías sufridas en el blindaje de la Numancia.

En el puerto de Papeete, 5 de julio de 1866

La precipitación de la salida del Callao no me permitió hacer al Señor Comandante General de la Escuadra del Pacífico algunas observaciones que considero de interés sobre el efecto de los balazos de las distintas clases de artillería que ha recibido el blindaje de este buque; y lo participo ahora a V.S. a fin de que llegue a conocimiento del Gobierno de S.M. por si fuesen de alguna utilidad. Según se ve en el estado que se remitió unido al parte del combate del Callao del 2 de Mayo, el único balazo que ha causado verdadera avería en este blindaje es el marcado con el número 5, que llevándose por delante un pedazo de la plancha que cortó por un ángulo inferior de popa, le hizo atravesar gran parte del macizo de madera sobre que está empernada, y levantó la del casco interior abriéndole con el perno de aquella una grieta de 26 c/m., y doblando además notablemente hacia dentro la cuaderna inmediata. La extraordinaria penetración de este proyectil a siete cables de distancia, y la forma y tamaño del espacio que abrió nos hizo desde luego calificarlo de Armstrong sólido de 300 libras. Las granadas del mismo sistema y calibre que vimos después recogidas en otros buques de la Escuadra en este día,

vinieron a confirmar nuestra opinión. Aunque este caso está previsto en el voto que extendí en la Junta de Guerra celebrada en el mes anterior en Valparaíso sobre el ataque de estos fuertes, yo no tenía noticias de experiencias verificadas sobre las planchas francesas y sí sobre las Inglesas que considero inferiores: ahora tomando en cuenta que las de este buque son de las mejores francesas que la de referencia, como todas las de la línea de flotación tienen un centímetro más de grueso que el resto del blindaje, y que la distancia en aquel momento era de 7 cables; hay que convenir que dos cables más cerca este buque hubiera sido atravesado por todos los tiros de esta clase de artillería. Según pudimos juzgar y de acuerdo con las noticias que merecían algún más crédito, el enemigo no disponía en las obras del Sur que batía el primer cuerpo a cuya cabeza se encontraba este buque, más que de tres o cuatro piezas de este sistema; dos en la torre que se le inutilizó a los veinte minutos de fuego, y una o dos más en batería al parecer enterradas, que al alcance de las granadas de todos nuestros buques, pudieron ser apagadas; pero si hubiesen consistido sus obras en fuertes casamatas hubiese sido muy difícil hacer entrar las granadas por el corto espacio de sus troneras y sólo de este modo o por desperfectos de las propias piezas en su uso, se habría obtenido aquel resultado. No sé que se conozca hoy otra artillería que tenga la penetración de la de Armstrong y si realmente no la hubiera, por muchos que sean los inconvenientes que ofrezca en su servicio este sistema, considero que debería hacerse un ensayo, o por lo menos un examen muy detenido a fin de montar en este buque cuya solidez y dimensiones le permite llevar artillería de más peso y esfuerzo en los disparos que la que hoy tiene, dos o más cañones de este sistema y del mayor calibre que permita la altura de su portería pues aun cuando la elevación de las punterías en estas nuevas piezas fuera todavía dos o tres grados menor de la que se obtiene con las actuales, no se habría perdido nada atendido a su mayor alcance. Con el plano de la fragata a la vista, no habría más que consultar las dimensiones de las piezas y montajes con las particularidades de su servicio, y partiendo siempre de la seguridad que con respecto a solidez y espacio para retroceso han de tener suficiente en este buque habría tiempo de montarlas mientras limpiaba sus fondos y tomaba carbón, si el gobierno de S.M. lo considerase conveniente, y desease disponer de la fragata a su arribo a la Península. También deberían consultarse las dimensiones de los cañones número 1 del mismo sistema que hoy tiene, si se obtuviese con ellos mayor penetración y en este caso puede contarse con suficiente retroceso para estas piezas en más de la tercera parte de las portas de la batería. La conveniencia de una gran coliza a proa sobre cubierta es evidente, pero ligada con la supresión de la torre de proa, debe ser acompañada a mi ver del aumento de arboladura, y merece un estudio mayor de los cuerpos a quienes compete, con los datos prácticos que arroje esta campaña. Creo, sin embargo, que si es posible realizar desde luego las dos primeras reformas, este buque saldrá de la inferioridad que en parte tan esencial se encuentra a mi ver, respecto de los Monitores de los Estados Unidos, cuyos cañones Parrot, de a 300, si no de la penetración del Armstrong, tienen, sin duda, bastante más que los de 68 de Rivera. No terminaré sin añadir, que en mi opinión y la del Teniente de Navío de Ingenieros Don Eduardo Iriondo que hoy pertenece a estas fuerzas, la batería de la fragata puede

cómodamente soportar un peso más que duplo del de su actual artillería, y que el aumento de un tercio que es el máximo que puedan producir las reformas citadas alteraría muy poco o nada sus condiciones marineras. = Dios, etc.

Folio 256 y vuelta.

741

1866 julio 9, Río de Janeiro.
El diario El Comercio de Cádiz, *da noticia de la llegada a ese puerto de la fragata* Villa de Madrid, *la* Almansa *y la* Blanca, *mediante una carta fechada en la fragata* Villa de Madrid, *donde relata el estado de los buques y sus tripulaciones.*

Por las correspondencias de Río de Janeiro recibidas ayer en Cádiz, sabemos que además de la fragata *Villa de Madrid,* habían llegado a aquel puerto la *Almansa* y la *Blanca,* no habiéndolo verificado aún la *Resolución* que se creía hubiese tocado en las Malvinas, haciéndose por este motivo, un poco más largo su viaje.

Además de la carta que insertamos a continuación hemos visto otra, en la cual se dice que había ya noticias en nuestros buques, del entusiasmo con que se recibiera en España la fausta nueva del combate del Callao, y también del ascenso, concedido al señor Méndez Núñez. Nuestros bravos marinos estaban altamente satisfechos de saber que su noble conducta había sido bien apreciada en su patria.

Fragata *Villa de Madrid,*
en Río de Janeiro, 9 de Julio.

Por mi última se impondría usted de que acabábamos de fondear en este puerto, habiendo sido esta fragata la primera que llegó. A los tres días lo verificó la *Almansa* y dos días después de ésta, la *Blanca.* La *Resolución* todavía no ha llegado y la esperamos en la semana entrante.

Al igual de nosotros la *Almansa* y más la *Blanca,* han traído muchos atacados del escorbuto y algunas bajas en la marinería de resultas de dicha enfermedad, que como ya le he dicho desaparece prontamente con el uso de alimentos frescos y los paseos a tierra: así es que, a estas horas, tenemos ya de alta más de cien hombres de estos atacados: verdad es: que se les ha cuidado mucho mandándose a los mejores hospitales los más graves, y tanto éstos, como los que quedan a bordo, muy bien alimentados.

Estas fragatas están limpiándose y pintando, que les hacía mucha falta, y esperamos con ansia la llegada del próximo paquete de Europa para saber cómo ha tomado la nación nuestras últimas operaciones en el mar Pacífico. Tenemos la convicción de haber dejado el nombre español a grande altura, por más que digan lo contrario los americanos enemigos de España. El verdadero mérito de lo que hemos hecho sólo pueden apreciarlo los que en terreno imparcial hayan observado el estado de nuestros buques en los últimos meses de la campaña. Faltos de los

primeros recursos y teniendo cada buque su buena porción de enfermos, llevamos a cabo la empresa del Callao, mucho más difícil que lo que algunos creen, pues aquella plaza estaba perfectamente fortificada con todos los adelantos de artillería conocidos hasta el día y a pesar de esas grandes ventajas no consiguieron echarnos a pique ninguna fragata, cosa que ellos creían fácil, mientras que nosotros apagamos los fuegos de sus principales baterías y no abandonamos la lucha hasta cerca de la noche y cuando apenas nos contestaban.

Esta población (Río de Janeiro) es muy grande y buena; tiene un buen jardín botánico, museo de historia natural y lindos paseos. Respecto a monumentos no he encontrado cosa notable, a excepción de una gran estatua ecuestre en bronce del primer emperador del Brasil Pedro I: es obra digna de contemplarse y de lo mejor que he visto en este género. El palacio imperial es muy sencillo y no ofrece por consiguiente nada de notable. Hay fuera de la ciudad muy buenas quintas y jardines, residencia ordinaria de las personas acomodadas: este recinto que es, sin duda, lo mejor de la capital se llama Bota Fogo. El puerto es muy grande y concurrido: el clima en esta estación (invierno) es agradable: pero según dicen en verano es tan enfermizo como el de La Habana. Hay buenos teatros; yo sólo he asistido a uno en que se representa ópera francesa y en el que no se carece de distracción.

Veremos si en el próximo correo puedo anunciarle la grata nueva de recibir la orden para regresar a la madre patria.

El Comercio — Cádiz.
Sábado, 4 de agosto de 1866.

742

1866 julio 17, Madrid.
Dirección de personal al presidente de la Junta Consultiva de la Armada.
Pide que la Junta eleve al Ministerio las bases de las recompensas que han de concederse a las clases que no las han recibido todavía, proponiendo dar nuevo prestigio a la Cruz del Mérito Naval y la creación de una medalla conmemorativa de la batalla.

RECOMPENSAS

MINISTERIO DE MARINA

Dirección del Personal.

17 de julio de 1866.

Al Presidente de la Junta Consultiva de la Armada.

S.M. la Reina, q.D.g., desea recompensar debidamente los servicios prestados por todas las clases que dotan la Escuadra del Pacífico. Ya S.M. se ha dignado premiar los del Comandante general, del Mayor y Comandantes de los buques que,

con tanta bizarría, después de una campaña modelo de abnegación militar, sostuvieron ante formidables defensas la honra de España y la fama de su Marina y ha hecho también extensivos a los que de resultas de dicha campaña se inutilizaron y a las familias de los que fallecieron, los derechos concedidos a los que tomaron parte en la guerra de Africa, en Ley de 7 de julio de 1860. De tales disposiciones tiene esa corporación conocimiento por las Reales órdenes que oportunamente le han sido comunicadas; pero a fin de que la Junta consultiva de la Armada, cumpliendo una de sus principales atribuciones, coadyuve por su parte con el celo que requiere tan importante asunto a la recompensa general de hechos que se evidencian en los adjuntos partes oficiales, es la soberana voluntad eleve a este Ministerio las bases en que deban fundarse las gracias que hayan de concederse a todas las demás clases que aún no han recibido muestras del Real agrado, ya que todas, como dicen los expresados partes, han rivalizado en bizarría y denuedo.

Para norma de lo que la misma Junta considere conveniente someter a la resolución de la superioridad, expreso a V.E. de orden de S.M. que el Gobierno presentará en breve a la Real aprobación un proyecto dando nuevo prestigio a la antigua Cruz de la Marina que, refundida en Orden del Mérito Naval, puede inaugurarse con brillantez si distingue a los que en remotos mares han presentado tan noble ejemplo de constancia, pericia y valor. También pudiera ser oportuna la creación de una medalla conmemorativa de la acción sostenida en el Callao el 2 de mayo último; pero confía S.M. en que, penetrada esa corporación de la importante consulta que se le confiere, no perdonará medio para que las bases de recompensas guarden relación con los hechos que les dio origen y alcancen a todos los que, con gloria para España, representaron en aquella Escuadra los distintos cuerpos de la Armada.

De Real orden lo digo a V.E. para su noticia y fines expresados, acompañando en calidad de devolución los documentos que relaciona el adjunto índice, en la inteligencia de que reclamará V.E. para el mejor acierto, cuantos datos tienden a ilustrar el dictamen de esa corporación.

Dios guarde a V.E. muchos años.

743

1866 julio 21, fragata Villa de Madrid *en el puerto de Río de Janeiro.*
Méndez Núñez al mayor general de la Escuadra, Miguel Lobo.
Envía al mayor general a Montevideo, para que con el vapor Colón *vaya en auxilio de la fragata* Resolución, *fondeada en Puerto Stanley. Nombra como mayor general interino a Juan Bautista Topete, comandante de la fragata* Blanca.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL
PACIFICO

RESERVADO

Por las comunicaciones del Comandante de la *Resolución* ha podido V.S. enterarse de las averías sufridas por aquel buque y su entrada en Pto. Stanley. En consecuencia y siendo urgente el prestar a aquel buque los auxilios necesarios para que pueda continuar su viaje a este puerto y después de encargar interinamente de la Mayoría al Capitán de Navío Comandante de la fragata *Blanca* Sr. D. J. Juan Bautista Topete, saldrá V.S. en el paquete para Montevideo en donde embarcará en el vapor *Colón* todos los efectos que crea necesarios para aquel fin y de que podrá dar a V.S. alguna noticia el 2.º Comandante del expresado buque que acompañará a V.S. y, con la mayor premura saldrá con el referido vapor para Puerto Stanley en donde llevará a cabo todos los medios necesarios para nuestro objeto. La *Resolución* debe ya tener listo un timón provisional que iba a construir. Si éste y la espadilla presentasen bastante probabilidad de buen éxito, saldrá para este puerto acompañado del *Colón* y de los dos buques de vela que tiene fletados el Comandante de la fragata; pero si V.S. reconociese que no es posible verifique así su viaje, estudiará detenidamente la manera en que pueda remediarse la avería de una manera segura y, si no hubiese los recursos necesarios para ello, regresará V.S. a este puerto con el *Colón* conduciendo a los enfermos y dejando reducida la tripulación de la fragata al número de plazas que V.S. creyera conveniente para sus atenciones, mientras no se pueden llenar allí medios de ponerla en estado de navegar, en el bien entendido que deben permanecer en ella sus jefes y oficiales. En este último caso, que no creo pueda llegar, contratará V.S. con una casa de comercio la manutención y facilitación de los fondos necesarios para satisfacer las necesidades del buque, las cuales pagará el Comandante de la *Resolución* en letras sobre el Tesoro Español o la casa de Murrieta en Londres, a quienes dará los correspondientes avisos.

Siéndome conocidos el celo, actividad y conocimientos de V.S. nada tengo más que añadir que mi esperanza de que llevará a cabo con toda felicidad una comisión que proporcionará a V.S. un nuevo mérito añadido a los que ha contraido en la presente campaña. Autorizo a V.S. para que durante su comisión tome mi nombre para zanjar todas las contrariedades que pudieran presentarse y particularmente

para expedir a la mayor brevedad auxilios de víveres si no ha salido ya el buque que con este objeto debió fletarse en Montevideo.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Fragata *Villa de Madrid*, en el Puerto de Río de Janeiro, 21 de julio de 1866.— Casto Méndez Núñez.

Sr. Mayor General de la Escuadra.

Es copia.
Méndez.

744

1866 julio 22, fragata Villa de Madrid *en el puerto de Río de Janeiro.*
Méndez Núñez al ministro de Marina.
Comunica la avería de la fragata Resolución *y el envío del vapor* Colón *con el mayor general de la Escuadra en su ayuda. Recomienda además al comandante y oficiales del vapor inglés* Spiteful, *por su decisivo papel en la salvación de la fragata.*

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL
PACIFICO

Excmo. Sr.:

Por las adjuntas copias de las comunicaciones que he recibido del Comandante de la fragata *Resolución* se enterará V.E. de las averías que aquel buque sufrió sobre el Cabo de Hornos y su entrada en Puerto Stanley (Malvinas) a remolque del vapor de S.M.B. *Spiteful* de 250 caballos. La situación en que se ha encontrado la *Resolución* es de las más graves, pero como dice muy bien su Comandante la Providencia la ha salvado pues tan providencial es que las corrientes la hayan llevado a un fondeadero, como el haberse mantenido el tiempo bueno durante los días que en él permaneció, la llegada del bote lancha a Puerto Stanley y el encontrarse allí un vapor de guerra que lo auxiliase, pues ordinariamente no hay en Malvinas buques estacionados.

Aunque grave también la avería considero le permitirá venir inmediatamente a este puerto tan pronto se mejoren sus enfermos que según noticias de los médicos han adelantado mucho en los pocos días que mediaron entre la entrada en Puerto Stanley y la salida del *Spiteful*.

Sin embargo, como su Comandante desea venir convoyado he creído conveniente pase a aquel puerto el vapor *Colón* con el Sr. Mayor General, al cual doy las instrucciones que en copia tengo el honor de acompañar a V.E. Si con los me-

dios que allí se proporcionen y los auxilios que llevará el *Colón* añadidos a los que debe haber llevado desde Montevideo un buque que debía salir con este objeto en la presente semana, no puede venir la *Resolución* inmediatamente, creo no debería moverse de allí hasta el mes de noviembre o diciembre en cuya época podría enviarse allí otra fragata que llevase un timón formal hecho en ésta y los medios de adaptarlo al codaste interior, pues al fiar su seguridad a un buque que la convoye en la presente estación en que las noches son largas, los tiempos duros y por consiguiente casi seguro una separación no me parece prudente ni oportuno. Espero confiadamente, que con el timón provisional que habrán hecho y pensaban colocar por un procedimiento parecido al que se empleó con el navío turco *Fethia* en el Departamento de Ferrol y con las disposiciones que adoptará el Sr. Mayor General el buque saldrá inmediatamente para este puerto con toda probabilidad de llegar sin novedad.

La avería de la *Resolución* es en mi concepto debido a llevar timón de patente que creo muy inconveniente para buques de tales dimensiones. Con la gruesa mar se rompió por debajo de la fogonadura y cuando quisieron Hacer uso de los varones faltaron éstos como sucede ordinariamente en estos casos y abandonada la pala a sí misma rompió con sus fuertes zapatazos el codaste exterior y la quilla hasta su unión con el interior. Felizmente el buque no hace más agua que la que hacía cuando salió del Callao, lo que indica no haber sufrido nada en sus fondos.

No concluiré esta comunicación sin recomendar especialmente a V.E. al Commander Fletcher y a sus tenientes Mr. Miller y Mr. Harris, a quienes creo que el Gobierno está en el caso de hacer algún presente de valor o conceder una condecoración en recompensa del gran servicio que han prestado con su buque, al cual se debe la salvación de la *Resolución*.

También es digna de recomendación la conducta del Teniente de Navío Lora y del guardiamarina Aguirre y sobre lo cual me creo en el deber de llamar la superior atención de V.E.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Villa de Madrid* en el Puerto de Río de Janeiro, 22 de julio de 1866.

Excmo. Sr.

Casto Méndez Núñez.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

745

1866 julio 22, fragata Villa de Madrid *en el puerto de Río de Janeiro.*
Méndez Núñez al ministro de Marina.
Adjunta copia del contrato que se ha visto obligado a firmar el comandante de la Resolución *con el del buque danés* Peter Fordt.

COMANDANTE GENERAL
DE LA ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL PACIFICO

Excmo. Sr.:

El Comandante de la Fragata *Resolución* con fecha dos del actual me dice lo siguiente:

«Paso a manos de V.S. para los fines que estime convenientes la adjunta copia del contrato que las circunstancias especiales que nos rodean me han obligado a hacer con el Capitán de la Fragata dinamarquesa *Peter Fordt* que nos dio auxilio en la mar y que actualmente tenemos convertida en hospital para la dotación de este buque».

Lo que traslado a V.E. para su debido superior conocimiento, acompañando copia de dicho contrato.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Villa de Madrid,* Río de Janeiro y julio 22 de 1866.

Excmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

746

1866 julio 22, fragata Villa de Madrid *en el puerto de Río de Janeiro.*
Méndez Núñez al ministro de Marina.
Traslada comunicaciones dirigidas al almirante inglés de ese puerto por el comandante del vapor Spiteful, *así como la contestación del comandante de la Escuadra del Pacífico.*

COMANDANCIA GENERAL
DE LA ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL PACIFICO

N.º 216

Excmo. Sr.:

Tengo el honor de acompañar a V.E. en copia las comunicaciones dirigidas al Almirante inglés en este puerto por el Comandante del vapor de S.M.B. *Spiteful* sobre el auxilio prestado a

la *Resolución,* así como mi contestación a él oficio que acompañaba las dichas copias.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Villa de Madrid,* Río de Janeiro y Julio 22 de 1866.

Excmo. Sr.

Casto Méndez Núñez.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

Fragata *Villa de Madrid.*
Río de Janeiro y Julio de 1866.

Excmo. Sr.:

Con la atenta comunicación de V.E. fecha de ayer he recibido copia de la que dirigió a V.E. el Comandante del vapor de S.M.B. *Spiteful,* participándole el auxilio prestado por el buque de su mando a la Fragata de S.M.C. *Resolución.*

El Comandante de este buque me ha informado también de los grandes auxilios y servicios que ha recibido del Comandante del *Spiteful* que con su buque ha remolcado a la *Resolución* hasta dejarla asegurada en Puerto Stanley.

Aún cuando recomiendo como merece al Gobierno de S.M. la conducta del Comandante Fletcher ruego a V.E. tenga la bondad de dar en mi nombre las más expresivas gracias a dicho Jefe y dotación del *Spiteful* por los servicios prestados con aquel buque y al primero por haber tenido la amabilidad de conducir a Montevideo a dos oficiales de la fragata *Resolución.*

Reiterando a V.E. los respetos de la más alta consideración, soy de V.E. su más atto. seguro servidor q.b.s.m. = Casto Méndez Núñez. E.S. Contralmirante Ramsay, Comandante en Jefe de las fuerzas navales de S.M.B. en la costa S.E. de América.

Es copia
Méndez.

Rear Admiral and Commander in chief H.M.S. *Spiteful.*
Stanley Harbour, Falkland Island, 27 June 1866.

Sir:

I have the honour to report that on the arrival, of Her Majesty's ship under my Command in this harbour on the afternoon of the 24 th instant, application was made to me by a Lieutenant of the Spanish Frigate *Resolution* for immediate assistance in towing that ship from a dangerous anchorage off the Sea Lion Island where he had left her on the previous day, with loss of Rudder, complet break down of machinary, loss of sails, and with half her crew doun with scurvy.

At 2 p.m. on the following day, having landed the Governor and his family, I left the post accompanied by the Lieutenant of the Spanish Frigate, and proceeded to the sea Leon Island (about 70 miles to the South West of this port) where at 1. A.M. on the 26 th. instant. I found the Spanish Frigate *Resolution* of 42 guns, moored in 30 fasthoms of water very close to the kelp, with 145 fasthoms of her best Bower anchor and 95 fasthoms on her small Bower anchor.

From the great depth of water much time was lost in weighing her anchor but at 7 A.M. I proceeded with the Frigate in tow on my return to this port where I anchored her in safety at 8-15 p.m. on the 27 th.

A.D.W. Fletcher, commander.— Es copia.

Rear Admiral and Commander in Chief H.M.S. *Spiteful.*

Montevideo, 11 th July 1866.

Sir:

Application having been made to me by the Captain of her Catholic Majesty Frigate *Resolution* to give passage to the Commander of that ship to Montevideo for the purpose of reporting to the Senior officer the distressed state of the crew of that ship and the necessity for immediate assistance I granted his request and have landed him here I also gave passage to the First Lieutenant of the same ship who was invalided.

A.D.W. Fletcher (Commander) Rear Admiral George Ramsey, Commander in Chief.

Es copia

Méndez.

747

1866 julio, Madrid.
Bases para conceder recompensas a las dotaciones de la Escuadra del Pacífico por el combate del Callao.

Por el combate del Callao

Los Capitanes de fragata, segundos Comandantes de los buques que tomaron parte en dicha acción obtendrán el empleo inmediato de Capitán de navío con sueldo y sin antigüedad cualquiera sea el lugar que ocupen en su actual escala: y si alguno otro Capitán de fragata asistió al combate sin ser segundo Comandante de buque obtendrá el empleo de Coronel de Infantería de Marina con las mismas anteriores condiciones.

A los Tenientes de navío que dotaban los mismos buques y se encuentren en la 1.ª mitad de la escala se les concederá el empleo inmediato de Capitán de fragata con sueldo y sin antigüedad: y el de Comandante de Infantería de Marina con iguales condiciones a los que pertenezcan a la 2.ª mitad.

Los Alféreces de navío obtendrán el empleo inmediato en el Cuerpo general o en el de Infantería de Marina en los mismos términos establecidos para los Tenientes de navío según se encuentren en la 1.ª ó 2.ª mitad de su escala.

Se concederá a los Guardias marinas de 1.ª clase el distintivo de Alférez de navío y la cruz también de 1.ª clase del Mérito Naval. A los de 2.ª clase la misma cruz y derecho al distintivo de Oficial cuando asciendan a 1.ª clase.

Al Teniente de navío de Ingenieros, único de su clase en la escuadra se concederá el empleo inmediato de Capitán de fragata con sueldo y sin antigüedad, no obstante hallarse en la 2.ª mitad de su escala en atención a las especiales recomendaciones que de él hace el Comandante general.

Al Capitán de E.M. de Artillería el empleo inmediato de Teniente Coronel sin antigüedad y con sueldo, por hallarse en la 1.ª mitad de su escala.

Los Capitanes de Infantería de Marina cualquiera que sea su lugar en la escala obtendrán el empleo de Comandante sin antigüedad pero con sueldo. Los Tenientes de la misma arma, el empleo de Capitán con iguales condiciones.

El mismo empleo superior y con iguales condiciones se concederá a los Oficiales del Cuerpo Administrativo de la Armada y del de Sanidad.

Los primeros Capellanes obtendrán los honores de Teniente Vicario y una encomienda de Isabel la Católica o de Carlos III si estuvieren en posesión de aquélla. Los segundos ascenderán sin antigüedad a primeros cualquiera que sea su lugar en la escala.

A los primeros Maquinistas de 1.ª y 2.ª clase del cuerpo, se concederá la graduación de Alférez de fragata y la cruz de 1.ª clase del Mérito Naval. A los segundos el distintivo de la clase inmediata y la cruz de plata del Mérito Naval. A los terceros y cuartos el distintivo de la clase superior inmediata y la cruz de María Isabel Luisa, pensionada con 3 y 1 escudo, respectivamente. Los Ayudantes de máquina obtendrán la cruz sencilla de M. L.

A los Maquinistas eventuales pendientes de ingreso en el Cuerpo cualquiera que sea la clase en que estén habilitados que hayan tenido el cargo de las máquinas, se concederá la graduación de Alférez de fragata y la cruz de 1.ª clase del Mérito Naval si no hubieran recibido la de M. L. pensionada. A los demás maquinistas eventuales el distintivo de la clase inmediata, sin sueldo, tan pronto ingresen en el Cuerpo con arreglo a las prescripciones del Reglamento orgánico del mismo, concediendo también la cruz de plata del Mérito Naval a los segundos maquinistas y la de M. L. pensionada con 3 y 1 escudo, respectivamente, a los terceros y cuartos. A los Ayudantes de máquina eventuales la cruz sencilla de M. L. Los Maquinistas y Ayudantes de máquina eventuales que por servicios especiales y distinguidos se les dispensase algún tiempo del que fija el Reglamento para ingresar en las diferentes clases del Cuerpo a que aspiran perderán el derecho al distintivo de que trata el párrafo anterior.

A los primeros Maquinistas de 1.ª clase contratados cualquiera que sea su nacionalidad se concederá la graduación de Alférez de fragata y la cruz de 1.ª clase del Mérito Naval. Los primeros de 2.ª clase y los segundos y terceros tendrán opción a contratarse en las clases superiores inmediatas en las primeras vacantes que ocurran, tan pronto terminen sus actuales compromisos bajo el concepto de que sean aptos para servirlas: concediéndoles además la cruz de 1.ª clase del Mérito Naval a los primeros de 2.ª clase, y la de plata de la misma orden si no hubieren recibido la de M. L. pensionada.

Los primeros Condestables obtendrán la graduación inmediata en su cuerpo sin antigüedad y opción a verificar su pase a Infantería de Marina cuando ocurran vacantes. Los que ocupen la 1.ª mitad de la escala disfrutarán el sueldo de su graduación: los que pertenezcan a la 2.ª mitad, la graduación sólo. Obtendrán también los segundos y terceros Condestables el empleo inmediato sin antigüedad hasta que por Reglamento les corresponda, gozando los que se encuentren en la 1.ª mitad el sueldo correspondiente a la graduación; pero no así los que tengan lugar en la 2.ª mitad.

Se concederá la graduación inmediata superior a los primeros Contramaestres y el ascenso inmediato a los segundos y terceros. Respecto a sueldos debe seguirse con ellos las mismas condiciones establecidas para los Condestables.

A los sargentos de Infantería de Marina se concederá la misma gracia que a los terceros Condestables, y el empleo superior inmediato con iguales condiciones respecto a sueldos a los Cabos de la misma arma.

De los 15 practicantes de cirugía que existen en la Escuadra, obtendrán cruz de M. L. pensionada con tres escudos los ocho primeros y con dos escudos los siete restantes.

Los Carpinteros y Calafates con cargo obtendrán la cruz de M. L. pensionada con tres escudos mensuales. Los veleros, herreros y armeros la misma cruz con dos escudos de pensión. Esta misma condecoración sencilla se concederá a los demás individuos de Maestranza, y la de plata del Mérito Naval a los Maestres de víveres y escribientes.

Las anteriores gracias generales podrán ampliarse en la forma que el Gobierno considere conveniente tan luego se reciban las recomendaciones especiales que de todos y cada uno haga el Comandante general de la Escuadra, según se le previno en Real orden de 11 de junio último y se le ha reiterado recientemente.

Deberá también tenerse presente para otorgar cruces la distribución que de pensionadas y sencillas de M. L. haya hecho el expresado Comandante General.

Se acuñará una medalla de bronce conmemorativa de la acción del Callao a que serán acreedores todos los individuos que componían aquel día las dotaciones de los buques de la Escuadra.

A los Comandantes, Oficiales y demás individuos que por hallarse embarcados en buques transporte no hayan tomado parte en dicha acción se les otorgarán distinciones proporcionadas a los servicios que hayan prestado en la misma Escuadra.

Todos los que por las bases anteriores obtengan empleos inmediatos sin antigüedad seguirán desempeñando destinos correspondientes a las escalas en que fi-

guran sin perjuicio de que puedan utilizarse en ventaja del servicio los empleos que se les confieren.

Expediciones a Chiloé
y
Combate de Abtao

A los segundos Comandantes de las fragatas *Villa de Madrid* y *Blanca,* cruz de 2.ª clase del Mérito Naval.

A los Oficiales de guerra y Mayores, Guardias Marinas y primeros Maquinistas de 1.ª y 2.ª clase, cruz de 1.ª clase del Mérito Naval.

A los segundos Maquinistas, primeros y segundos Contramaestres, Condestables y Sargentos, cruz de plata de la misma orden.

A los individuos de Maestranza con cargo, cruz de M. L., pensionada con 1 escudo mensual.

A los demás individuos de las clases a que refieren los párrafos 3.º y 4.º, cruz sencilla de M. L.

Al Comandante y 2.º de la fragata *Numancia,* cruz de 2.ª clase del Mérito Naval.

A los Oficiales del Cuerpo general y Guardias Marinas, cruz de 1.ª clase de la misma orden.

Al Contramaestre de cargo, cruz de plata de la misma orden.

748

1866 agosto 6, fragata Villa de Madrid, *Río de Janeiro.*
Méndez Núñez al ministro de Marina.
Acusa recibo de la Real Orden que concede dos mil cruces de María Isabel Luisa para los individuos de la Escuadra.

Exmo. Sr.:

Por la Real orden de 21 de junio quedo impuesto de haberse dignado S.M. conceder dos mil cruces de María Isabel Luisa para los individuos de la Escuadra de mi mando, quedando en remitir a V.E. a la mayor brevedad la relación de los que crea más acreedores a ellas, sirviéndose ser fiel intérprete cerca de S.M. de los sentimientos de gratitud con que estos individuos han recibido esta prueba de su Real precio.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Villa de Madrid,* Río de Janeiro, 6 agosto de 1866.

Excmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

749

1866 agosto 8, Madrid.
Dirección de Personal al comandante general de la Escuadra del Pacífico.
Traslada Real Orden para que envíe una relación de aquellos individuos de su Escuadra que considere merecedores de una distinción especial por su participación en el combate del Callao.

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Personal

RECOMPENSAS

8 de agosto de 1866

Al Comandante General de la Escuadra del Pacífico.

E.S. = Al expresar a V.E. en Real orden de 11 de junio último, la grata impresión que habían producido en el ánimo de la Reina (q.D.g.), en el Gobierno, y en la Nación, las noticias extraoficiales del combate sostenido por esa Escuadra con tanta gloria ante las fortalezas del Callao, se previno a V.E. elevase a esta superioridad las propuestas de recompensas a que considerase acreedores a todos los Jefes, oficiales y demás clases de esa Escuadra que compartieron con V.E. la brillantez de aquel hecho de armas. Cumpliendo el gobierno los reiterados deseos de S.M. se ocupa en estos momentos en formular las bases que puedan servir de norma para otorgar gracias generales, de cuyo pensamiento no es posible dar aún a V.E. noticia oficial pero, a fin de que dichas recompensas se cumplan convenientemente, desea S.M. con instancia y me encarga lo manifieste así a V.E. que señale entre la recomendación que se le tiene prevenida y que reitero en su augusto nombre, aquellos hechos que merezcan distinguirse entre todos con objeto de distinguir también con premio más decisivo a los que durante la penosa campaña verificada a las órdenes de V.E. y especialmente en el combate del Callao, los considere merecedores de una señalada distinción.

De Real orden lo digo a V.E. a los fines expresados.

Dios guarde, etc.

Al Presidente de la Junta Consultiva de la Armada.

Y de igual R.O. lo traslado a V.E. para noticia de esa Corporación.

Dios, etc.

750

1866 septiembre 8.
Juan Bautista Antequera, comandante de la fragata Numancia *a Méndez Núñez.*
Informe sobre la travesía de la fragata desde el Callao hasta Manila, en las islas Filipinas, haciendo escala en Tahití y Sorsogón.

En 8 de setiembre

Reparadas provisionalmente las averías sufridas en el ataque de los fuertes del Callao de Lima, del que supongo tendrá V.E. noticia; salió este buque de aquel puerto el 10 de Mayo último, en unión de todos los que componían la Escuadra del Pacífico, dispuesto ya con fecha del día anterior por su Comandante General que las fragatas *Berenguela* y *Numancia,* con la goleta *Vencedora,* y transportes *Marqués de la Victoria* y *Número 3* se separarían al segundo día de la derrota, que era a montar el cabo de Hornos, y seguirían a las órdenes del Comandante de la primera a este Puerto, con escala en alguno de Otaití, donde deberían refrescar y descansar sus trabajadas tripulaciones. En la tarde del 12 perdimos de vista los buques unidos al de la insignia, y navegamos unidos también, como verá V.S. en el adjunto extracto de diario hasta el 15, que atacada del escorbuto la *Berenguela* que navegaba sólo con gavia las más veces arriada para conservarse con esta fragata a toda vela, dispuso su Comandante hacer también toda la suya para ganar el puerto. Llevándose consigo los buques transporte y quedándose éste con la goleta *Vencedora;* que atacada a su vez el día 20 recibió orden mía de hacer también fuerza de vela quedando aquella tarde a vista de topes. En la probabilidad de no encontrar carbón en Otaiti se había enviado a aquel Puerto la fragata inglesa *Mataura* con mil y pico de toneladas de mal Australia para proveer, principalmente a este buque a fin de que pudiese continuar su largo viaje; pero como nuestros transportes dejaron de verse siguiendo a máquina a la *Berenguela,* yo le encomiaba a su Comandante en oficio que le dirigí por el de la *Vencedora* la necesidad de conservar el carbón del *Mataura* para este buque; pero no sabía si esta comunicación llegaría a tiempo, y aún temía cualquier accidente que pudiese acontecer al *Mataura,* por la situación lamentable en que dejaba a este buque sin carbón en un puerto de la Oceanía. Felizmente hasta el 13 de junio no fui atacado de la epidemia, y en fuerza de las anteriores consideraciones no encendí hasta el 19 que los síntomas se hicieron generales, entrando en Otaiti el 24 con 660 toneladas de carbón españoles, y con la suerte de no haber perdido un solo hombre. Allí encontré a todos los demás buques de la división, cuyos enfermos estaban ya en su mayor parte restablecidos, gracias al delicioso clima y demás circunstancias higiénicas de aquella preciosa Isla, y a los eficaces auxilios que les habían sido prestados por la administración francesa. Además en la plaza se encontraban harinas, carnes y demás alimentos frescos; y la dotación de este buque disfrutando de los mismos beneficios que las de los demás, empezó a manifestar su alivio desde el día siguiente al de su llegada. El Señor Comandante accidental de las fuerzas había encontrado también carbón en la plaza y nos había conservado intacto el cargamento del *Mataura,* del que nos surtimos por completo; y después de acabar de reparar provisionalmente todas las pequeñas averías que nos restaba del combate excepto el balazo que impide calar la chimenea, de hacer empaquetaduras nuevas, recorrer la máquina, arranchar el aparejo, y limpiar los fondos, salimos el 18 de julio todos los buques (excepto el transporte *Número 3* que había sido vendido en aquella plaza), con las tripulaciones en muy buen estado sanitario, y provistos de los víveres salados y frescos necesarios, para el equipaje y ranchos chicos. La *Vencedora* que debía seguir en conserva con este buque, la dejamos por las razones que verá V.E. en el referido estracto, desde el día de la salida, y navegamos con los tiempos que en el mismo se expresan, corriendo los paralelos entre 11° y 12° Sur. El 19 de agosto volvieron a presentarse los síntomas de escorbuto, y el 23 ascendían ya a 64 los enfermos de la boca, cuatro con la epidemia completamente declarada. Felizmente nos encontrábamos ya en meridianos occidentales de las Islas de Salomón: distando de este puerto menos de 900 leguas y conservando intacto todos los pañoles de carbón, no habiendo consumido hasta entonces más que las 200 toneladas que llevábamos fuera de ellos. Así es que puede encender desde luego la máquina, seguro de alcanzar si no este puerto al menos el de Sorsogón. = El 26 ya empezó a decrecer el mal, debido quizás al abundante zumo de limón, y a los alimentos que aún se conservaban para el equipaje, principalmente la cantidad de harina que permitió suministrar diariamente pan fresco a toda la tripulación desde el día 27 de agosto. El 29 comunicamos con la *Berenguela* que dejamos en la buena situación sanitaria que se expresa en el citado extracto y seguimos nuestra derrota, quedando en la tarde del 4 de septiembre bien avanzados con el Cabo Espíritu Santo y embocando en la mañana del siguiente día el canal de San Bernardino y tomamos a las 4 ½ de la tarde el puerto de Sorsogón, no pudiendo menos de dejar consignado, que la causa que me obligó a hacer esta escala en mi derrota, es la absoluta falta de un derrotero de las costas de este estrecho; pues las noticias que he encontrado en los extranjeros, son tan incompletas, que los diarios de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* que se concreta a describir la derrota que estos buques hicieron, es lo que más me ha ilustrado para reconocer la costa y llegar al puerto de Sorsogón. En éste tomé un hombre de mar que me pudiese dar alguna noticia sobre la regularidad o irregularidades de las corrientes en todo lo largo de este estrecho, y la configuración de alguno de sus cabos o Islas, pues tampoco se encuentra ni una sola vista de ellas en los planos españoles e ingleses que tiene este buque. A las 2 ½ de la tarde del 6 salí del puerto de Sorsogón con un práctico que me facilitó con la mayor eficacia el gobernadorcillo de aquel pueblo, y navegando a poca máquina durante la noche, recalé a éste en la siguiente, tomando su fondeadero a la 1 ¼ de la tarde de hoy. = Dios, etc.

Folio 213 vuelto y 214

751

1866 septiembre 9.
Juan Bautista Antequera al comandante general del Apostadero de Filipinas.
El comandante del buque informa de la pérdida del ancla en el combate del Callao, por si fuera posible su reemplazo, en carta dirigida al comandante general del Apostadero de Filipinas.

AL COMANDANTE GENERAL DEL APOSTADERO DE FILIPINAS

En 9 de setiembre

En la noche del 4 de mayo del año último, al ancla en el fondeadero de San Lorenzo (bahía del Callao) lanzaron los peruanos, favorecidos por la oscuridad un torpedo, a nuestra Escuadra, que para evitarlo se dio orden a este buque de ponerse en movimiento largando el ancla: esta era de 120 quintales con cepo de madera, y se abalizó por el 2.º grillete con su orinque de 37 brazas y 11 ½ pulgadas con boya de hierro. Al regresar al fondeadero el siguiente día, no pudo encontrarse, a pesar de haberla rastreado con todo cuidado. Lo que participo a V.E. incluyéndose en la cuenta de consumos la papeleta de pérdida, por si fuese posible su reemplazo. = Dios, etc.

Folio 212 vuelto.

752

1866 septiembre 15, fragata Villa de Madrid, *Río de Janeiro.*
Casto Méndez Núñez al ministro de Marina.
Traslada dos comunicaciones con fecha julio 5 y agosto 20 del comandante de la fragata Resolución, *con el estado del buque y su tripulación.*

COMANDANCIA GENERAL
DE LA ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL PACIFICO

Nº 393

Traslada dos comunicaciones del Comandante de la Fragata *Resolución* por Minuta Rubricada en 23 de octubre.

Trasladado a contabilidad en la propia fecha.

Participado al Estado en ídem.

Excmo. Sr.:

El Comandante de la fragata *Resolución* con fecha 5 de Julio desde puerto Stanley me dice lo siguiente:

«Habiéndome pedido el Comandante del vapor de la Marina Real Inglesa *Spiteful* que le dispensase el favor de facilitarle ciento y pico de toneladas de carbón del que tenemos en la fragata *Wawerley* cuyo combustible necesitaba para regresar a su estación de Montevideo conduciendo al Sr. Gobernador saliente de estas islas, y creyéndome en el deber de complacer al referido jefe, no sólo atendiendo a la buena armonía que reina entre ambos países, sino también al gran servicio que acababa de prestarnos salvando esta fragata, en cuya comisión había consumido la mayor parte del carbón que deseaba, accedí al

instante a su petición facilitándole las 168 toneladas que expresa el adjunto recibo duplicado, cuyo original conservo yo, quedando el triplicado en poder del Capitán de la referida Fragata *Waverley* para los efectos convenientes. = Debo hacer presente a V.S. que aun cuando quise facilitar gratis las 168 toneladas de carbón de que se ha hecho mérito, para dar así una pequeña muestra de nuestro agradecimiento hacia la Marina Real Británica que tan brillantemente se acababa de conducir con nosotros, sacando esta Fragata del grave peligro en que se hallaba, el Comandante del *Spiteful* después de darme las más sinceras gracias por semejante atención, me dijo con la mayor franqueza que no podía separarse del sistema en ellos establecido, y en tal concepto me remitió los tres recibos que dejo mencionados».

Y con oficio de 20 de Agosto me dice lo que copio:

«Excmo. Sr. = Aprovechando la oportunidad de un buque que salió hace unos días para Inglaterra, y considerando la natural ansiedad que tendría nuestro Gobierno por saber el estado en que se hallaba esta fragata tuve la honra de remitir al Excmo. Sr. Ministro de Marina la comunicación siguiente: «Tengo el honor de dirigir a V.E. la presente comunicación por conducto de la barca inglesa *Marquis of Worcester* cuyo Capitán se me ha ofrecido para llevar a nuestro Vicecónsul en Swansea tanto los despachos oficiales que pudiera tener, como la correspondencia particular de esta fragata. = Desde la comunicación que con fecha dos del mes último, tuve la honra de remitir a V.E. no han cesado en este buque los trabajos de reparaciones y composiciones que exigían las circunstancias porque habíamos pasado. = Sacada la hélice de su sitio y puesta en el del cabrestante del alcázar, empezaron las obras de carpintería para el timón provisional y nuevo falso codaste que se ha de colocar sobre el interior que casi nada sufrió con la pérdida del timón, cuyas obras por el ramo de carpintería se están ya terminando. = Facilitada con la mejor voluntad por el Sr. Gobernador de esta Colonia Mr. William Robinson una de las mejores fraguas perteneciente al Gobierno se principiaron las obras de herrería para el nuevo timón, las cuales dirigidas por el 1.er herrero de esta fragata se hallan muy adelantadas; pero como ha sido necesario construir además de los machos y hembras la pernería correspondiente, todavía no estarán finalizadas hasta dentro de unos quince días. = Los calafates se han ocupado además de los trabajos del timón en recorrer los trancaniles de ambas baterías que se hallaban en muy mal estado especialmente los de la banda de estribor que

fue por donde sostuvimos más el fuego el día del bombardeo de Valparaíso y el del ataque del Callao y seguirán ocupándose en muchas costuras exteriores e interiores que igualmente lo necesitan. = El velamen está ya compuesto y enteramente listo para envergarlo en el momento que sea necesario. = También se ha recorrido en lo posible el aparejo, que como todo lo demás había sufrido deterioros durante los malos días que pasamos sobre el cabo de Hornos. = La máquina no experimentó avería alguna, y aun cuando hoy no puede funcionar, es a causa de la falta de casi todo el codaste exterior llevado por el timón, lo cual hace imposible el calar la hélice. Ya que he nombrado el timón, creo un deber mío manifestar a V.E. que en este buque hubo algunas opiniones atribuyendo aquella importante pérdida al daño que pudiera haber recibido el codaste en las dos veces que por aproximarnos a las baterías enemigas (lo que seguramente libró a esta fragata de que la echaran a pique) tocamos en el fondo el día que atacamos la plaza del Callao, y tal vez a que recibiese algún balazo de los muchos que por todas direcciones nos cruzaron durante las cerca de cinco horas que sostuvimos el fuego contra la mencionada plaza. Si así sucedió, agregando los tiempos duros que corrimos con especialidad a la recalada sobre el Cabo de Hornos nada de extraño tendría la gruesa avería de que nos ocupamos. = Toda la dotación se ha repuesto completamente con los buenos alimentos que aquí se dan, y hoy el número de enfermos o mejor dicho el de convalecientes de la epidemia (escorbuto) felizmente terminada que se encuentran en la fragata dinamarquesa *Peter Fordt* depósito hospital, asciende al corto número de 40, habiendo fallecido desde nuestra salida del Callao, de toda clase de enfermedades, treinta y cuatro individuos. Todo lo que tengo el honor de participar a V.E. para su debido conocimiento y en cumplimiento de mi deber; pudiendo añadir a V.E. que en lo que resta de mes quedaremos listos para emprender la navegación en demanda de Río de Janeiro con el objeto de incorporarnos a la Escuadra. = Y tengo la honra de trasladarlo a V.E. para su debida inteligencia, manifestándole a la vez que las obras de rehabilitación de esta fragata, se han continuado con la misma actividad, hallándose ya terminadas las de carpintería; y que desde el día 12 del mes actual no tenemos en la fragata Danesa enfermo alguno, pues todos los de escorbuto se encuentran restablecidos a excepción de unos 15 convalecientes que lo estarán también dentro de pocos días».

Todo lo que tengo el honor de trasladar a V.E. para su debido superior conocimiento; acompañando el recibo del carbón tomado por el vapor de guerra inglés *Spiteful* para los fines que V.E. crea conveniente.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Villa de Madrid*, Río de Janeiro, 15 de Septiembre de 1866.

Excmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

753

1866 septiembre 19, Río de Janeiro.
Casto Méndez Núñez al ministro de Marina.
Acusa recibo de la Real Orden de 22 de agosto respecto al contrato entre el comandante de la fragata Resolución *y el del mercante danés* Peter Fordt.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA ESCUADRA DE S.M.C.
EN EL PACIFICO

Nº 403

Excmo. Sr.:

Por Real orden de 22 de Agosto quedo impuesto de lo que V.E. se sirve ordenarme respecto del contrato formado entre el Comandante de la *Resolución* y el Capitán de la Fragata mercante dinamarquesa *Peter Fordt.*

Interin no se incorpore a esta Escuadra la *Resolución* no puedo dar a V.E. más datos sobre dicho contrato que los que ya he puesto en su superior conocimiento; y puedo asegurar a V.E. que uno de mis primeros pensamientos desde que tomé el mando de esta Escuadra fue la economía en todos los gastos de ella, lo cual se desprende de lo poco que estos buques han gastado durante la última campaña; pues así yo como todos los Comandantes, estamos perfectamente convencidos de la necesidad de economías para coadyuvar al desahogo del Tesoro Público.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Río de Janeiro y Septiembre 19-1866.

Excmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

754

1866 octubre 6, Palacio.
Ministro de Estado al ministro de Marina.
Transmite informe del cónsul de España en Cardiff, quien a su vez lo hace del vicecónsul en Swansea sobre el envío de un saquito de lona con un pliego para el ministro de Marina y la correspondencia de la fragata Resolución *a bordo de la barca inglesa* Marqués Worcester.

MINISTERIO DE ESTADO

Cancillería

Excmo. Sr.:

El Cónsul de España en Cardiff dice a este Ministerio con fecha 29 del mes próximo pasado lo que sigue:

«Con fecha de ayer el Vicecónsul en Swansea me dice lo siguiente: = En la tarde del día de ayer recibí por el correo el oficio siguiente: Fragata *Resolución.* Por el Capitán de la Barca inglesa *Marqués of Worcester,* tengo el honor de remitir a V.S. un saquito de lona que contiene un pliego para el Excmo. Sr. Ministro de Marina y la correspondencia particular de esta Fragata, a todo lo cual ruego a V.S. se sirva dar la dirección conveniente para que llegue a su destino. Dios, etc. = A bordo. = Puerto Stanley, 7 de Agosto de 1866, firmado, Carlos Valcárcel. Esta mañana me trasladé a bordo de la Barca inglesa *Marqués of Worcester* que según me informaron en la capitanía del puerto llegó a éste el 26 del corriente y no habiendo encontrado al Capitán a bordo dejé invitación para que se presentara en esta oficina, lo cual verificó pocos minutos después y el dicho Capitán, que dijo llamarse Jollick, me manifestó que a su llegada a este puerto, tomó la pequeña valija y la condujo a la oficina de correos de este puerto, donde la abrieron dirigiendo todas las cartas que contenía a su destinación.

De orden del Señor Ministro de Estado lo traslado a V.E. para su conocimiento y gobierno.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Palacio, 6 de octubre de 1866.

El Subsecretario,

Facundo Goñi.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

755

1866 octubre 9, fragata Almansa, *Río de Janeiro.*
Casto Méndez Núñez al ministro de Marina.
Transmite informe del mayor general de la Escuadra, Miguel Lobo al regresar de las Malvinas en la fragata Resolución.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

Excmo. Sr.:

Al regresar de Malvinas en la *Resolución* el Mayor General de la Escuadra, D. Miguel Lobo, me dice lo que a la letra copio.

«A las dos de la tarde he dado fondo en este puerto con la fragata *Resolución,* objeto de la comisión que se sirvió V.E. conferirme en veinte y uno de Julio último.

Adjunto el extracto de navegación desde Stanley a este puerto.

Desde aquél di a V.E. conocimiento de mi entrada allí en el vapor *Colón.*

En aquella fecha ya se hallaban listos de carpintería el sobrecodaste y el timón de la *Resolución* estando entre manos en la herrería de tierra —por cierto de solas dos fraguas y malas— las hembras. De los machos de la hembra inferior y del pinzote que debía colocarse en el extremo inferior del sobrecodaste estaban listas las plantillas; de suerte, que el trabajo se hallaba perfectamente planteado; y cómo desde luego que pude enterarme del proyecto del timón, y de su colocación, comprendí que llenaría bien su objeto, no otra cosa tuve que hacer sino coadyuvar con el activo Comandante de dicha fragata, a que los trabajos tuviesen la mejor y más pronta terminación, salvando los inconvenientes que solían presentarse para la adquisición del material necesario, si bien es verdad, que la actividad desplegada por el teniente de navío D. Cecilio de Lora, a todo atendía con singular diligencia.

La magnitud de los herrajes que fue necesario forjar, y las malas condiciones de la herrería en que se trabajó, no hicieron posible calar definitivamente el timón sino dos días antes de nuestra salida de Stanley; o sea, el diez y seis de septiembre.

Como en oficio de esta fecha digo a V.E. todo lo que me es posible respecto al timón y al mérito contraido por Lora y demás individuos de la *Resolución,* y como también a ese mismo oficio acompaña el dibujo del timón, excuso molestar ahora sobre ello la superior atención de V.E.

Pero es mi deber manifestarle, que por parte del Excmo. Sr. Gobernador de las islas Malvinas, William Robinson, se nos han prestado todas las facilidades que estaban en su mano, y que su comportamiento general también con nosotros, no ha podido ser más generoso, sin por ello desviarse en nada de lo que, respecto a la neutralidad de su gobierno, en nuestra guerra con la república del Pacífico, marca la proclamada por S.M. la Reina de la Gran Bretaña: ambas cosas ha sabido respetar; es decir, la hospitalidad y las órdenes de su Gobierno con su especial tacto.

La detención de dos días en Stanley, después de colocado el timón, fue debido al tiempo.

Aun cuando convencido de que aquél llevaría bien su objeto, sin embargo, para no dejar de tomar la más leve precaución hasta ser una realidad aquella convicción, dispuse que el vapor *Colón* diese remolque a la fragata al zarpar. Como lo esperaba, el gobierno fue desde luego excelente, y a poco se largaron, quedando la fragata navegando con sus velas.

Al Comandante del *Colón* no di otras instrucciones que la de procurar conservarse con la fragata, mientras lo permitiese el tiempo, si bien por lo duro de los que frecuentemente reinan en aquella región, tenía la inmediata imposibilidad de la conserva, por lo diferentes de ambos buques.

En efecto, aquella misma noche sopló duro el cuarto cuadrante, y se separaron; volviéndose a ver al siguiente día, por unas pocas horas; transcurridas las cuales ya no volvieron a verse más.

Para este caso le tenía prevenido al Comandante de *Colón* que se dirigiese al puerto de Río de Janeiro, o al Río de la Plata, según la situación en que tuviese lugar la separación, y los días de combustible con que contase.

Excuso decir a V.E. que encargué al mismo Comandante el mayor cuidado en su travesía, por la posibilidad de encontrar enemigos.

Respecto a la suficiencia del nuevo timón para la navegación de la *Resolución,* a uno de nuestros departamentos que es la que presumo pueda ahora emprender, debo decir a V.E., por lo que prácticamente he podido ver en la de Stanley a Río de Janeiro, y como podrá también ver V.E. por el adjunto extracto de ella, que creo sea en suficiencia completa».

Al trasladar a V.E. la anterior comunicación es para mí un grato deber el recomendar una vez más a la consideración de V.E. al Brigadier Lobo, cuyas distinguidas cualidades se halla V.E. en estado de apreciar por mis anteriores comunicaciones, así como también al de la misma clase Valcárcel que supo imprimir a las obras de la *Resolución* una buena dirección y actividad.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Almansa,* Río de Janeiro, a 9 de Octubre de 1866.

Excmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

756

1866 octubre 12, fragata Almansa, *Río de Janeiro.*
Casto Méndez Núñez al ministro de Marina.
Adjunta extracto del diario de navegación de la fragata Resolución, *que no se remitió con el informe del mayor general.*

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

Excmo. Sr.:

Tengo el honor de acompañar a V.E. el adjunto extracto del diario de navegación de la fragata *Resolución* el cual por un olvido involuntario no se remitió en el último correo con el parte dado por el Mayor General de la Escuadra al dar cuenta de la comisión que se le confirió para las islas Malvinas.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Almansa,* Río de Janeiro, 12 de octubre de 1866.

Excmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

757

1866 octubre 16.
Informe sobre el incidente ocurrido en el buque presa Venecia, *en ausencia de la* Numancia, *del expediente abierto al individuo Guillermo Madrid y de su remisión al comandante general de la Escuadra.*

En 16 de octubre

Las circunstancias especiales en que se encontraba la Escuadra de S.M. en el Pacífico hizo precisa la salida a la mar, desde el Callao, de la fragata *Numancia,* dejando allí anclado sin la oportuna defensa al buque presa *Venecia* al mando del alférez de navío E.S. Don Alvaro de Silva, ocupándose en recibir carbón para remitir a los buques que se hallaban en Valparaíso. = Durante la corta ausencia de este buque se presentó en las altas horas de la noche a bordo del referido *Venecia* el individuo Guillermo Madrid que lo conducía pequeña embarcación y que no contestó a las voces del centinela. = Atracado que fue el bote subió el referido Madrid retirándose al propio tiempo la embarcación y preguntó al centinela por individuo que no existía a bordo. Fue contestado que no se hallaba a bordo persona de tal nombre, y que por tanto se retirase, lo cual no fue obedecido y hubo necesidad de hacer uso del arma; pero habiendo fallado el tiro se avanzó al cen-

tinela y éste forcejeando consiguió arrojarlo al mar. En el entretanto se levantó y puso sobre las armas el resto de la dotación recogiendo al individuo Guillermo Madrid que se mantuvo preso. Al regresar de su comisión la fragata *Numancia* se dispuso por el Jefe respectivo la formación de la correspondiente sumaria y lo que ella arrojaba dio motivos grandes de sospechar de él como incendiario o por cuando menos con intenciones hostiles, por cuya razón se remitió con lo actuado a disposición del Excmo. Señor Comandante General de la Escuadra. = En el archivo de esta Comandancia no hay antecedente alguno sobre el particular, y sólo existe la copia del oficio de remisión que fue pasado en 26 de octubre próximo pasado; lo que pongo en el superior conocimiento de V.E. como consecuencia a su comunicación de 12 del actual. = Dios, etc.

Folio 217 vuelto.

758

1866 octubre 16, fragata Almansa, *Río de Janeiro.*
Casto Méndez Núñez al ministro de Marina.
Transmite contestación del comandante de la fragata Resolución *a la Real Orden de 22 de agosto sobre el contrato realizado con el capitán del navío mercante danés* Peter Fordt.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

Excmo. Sr.:

El Comandante de la Fragata *Resolución* a quien di traslado de la Real orden de 22 de agosto último, con fecha de ayer me dice lo siguiente:

«Excmo. Sr.: Impuesto de la Real orden de 22 de Agosto último y en cumplimiento del decreto de V.E. de 11 del actual con que se sirve remitírmela para que informe yo con toda la extensión posible acerca del contenido de dicha Soberana disposición, tendré el honor de manifestar a V.E. las poderosas causas, que bien a mi pesar me obligaron a celebrar el convenio que firmé el 30 de Junio último en Puerto Stanley con el Capitán de la Fragata mercante dinamarquesa *Peter Fordt* que nos auxilió en la mar. = Hallándome sobre el Cabo de Hornos, o mejor dicho, entre éste y las islas de Diego Ramírez el día 13 de Junio último, perdió esta fragata el timón, quedando por lo tanto en la peligrosa situación que ocasiona una avería de tanta importancia, muy difícil de remediar en cualquier paraje que acontece, e imposible en aquellas latitudes con los temporales frecuentes, que allí reinan y lo crudo de la estación en que estábamos. Desde el momento que sufrimos tan gruesa avería, se trató de formar una espadilla, y aunque se realizó tuvimos el sentimiento de ver que nuestros trabajos fueron inútiles, pues no pudimos conseguir que este buque gobernase con ninguna de las varias que se construyeron.

Continuamos navegando al garete y en las peores condiciones, pues V.E. está bien impuesto del triste estado en que se hallaba esta dotación en su mayor parte atacada de la enfermedad escorbuto que se desarrolló de un modo extraordinario días antes de nuestra recalada al referido cabo de Hornos. = Contábamos ya algunos días en aquella angustiosa posición, cuando en la noche del 17 al 18 avistamos a la mencionada fragata, la cual se conservó con nosotros lo más cerca que le fue posible, comprendiendo sin duda por las señales que le hicimos con faroles y luces de bengala que se le pedía auxilio, hasta que a la mañana siguiente pudimos comunicar con ella y manifestar a su Capitán, el estado en que nos hallábamos. El digno Capitán Brodersen, cumpliendo con los deberes que le imponen la humanidad y el compañerismo, contestó que de ninguna manera nos abandonaría y se dispuso al instante para darnos remolque, mas desgraciadamente fue imposible el conseguirlo.

Perdida toda esperanza en la tarde del día 19 y aprovechando lo bonancible del tiempo vino a bordo y me indicó que para seguir auxiliándonos, era necesario se le abonase el flete que llevaba en su comisión al Callao, petición que estimé razonable y justa, pues si bien comprendía el sacrificio que teníamos que hacer, también me hacía cargo del peligro inminente que corrían las 560 personas que se hallaban en este buque, casi en su mitad postradas en cama a consecuencia de la horrible epidemia que nos había invadido. Acordado en Junta de Oficiales, celebrada la noche del 19 al 20, el transbordo de los enfermos a la dinamarquesa se principió seguidamente, pero el mal tiempo que sobrevino nos obligó a suspenderlo a la una de la misma noche. En la amanecida el tiempo era malo y la fragata viendo la imposibilidad de auxiliarnos y considerando que debíamos perdernos en la costa de las Malvinas, se dirigió al Puerto de Stanley, para ver si allí encontraba modo de socorrernos en el probable caso de un naufragio. Habiendo llegado nosotros a ese puerto de la manera providencial que V.E. sabe, estando allí la *Peter Fordt* no siendo posible que permaneciese a bordo el considerable número de enfermos que contábamos, y no habiendo tampoco hospital a donde pudieran trasladarse fui a ver al Sr. Gobernador de la Colonia con el objeto de que se me facilitase algún local, ya perteneciente al Gobierno, ya a cualquiera particular que quisiese alquilarlo, pero no hallando medio alguno para establecer en tierra ni a uno solo de los enfermos, adopté el único que tenía, esto es, convertir a la *Peter Fordt* en depósito hospital. Sólo así hemos podido salvar la vida de muchos de estos infelices, que se hallaban en el estado más lastimoso, pues de lo contrario en las condiciones en que estaban aquí, y en lo crudísimo de la estación, es indudable que habría perecido una gran parte de ellos como me aseguraban los mismos facultativos, sucedería si permanecían en este buque. A pesar de cuanto llevo expuesto, perdimos en las Malvinas catorce hombres. Estas son, Excmo. Sr., las causas que en mi concepto pueden justificar la imprescindible necesidad que hubo para efectuar en Stanley el contrato de que queda hecho mérito. Réstame ahora llamar de nuevo la atención de V.E. sobre el distinguido comportamiento que con nosotros observó el Capitán Sr. Brodersen, por el cual se ha hecho acreedor en mi concepto a la consideración de V.E. y a la del Gobierno de S.M.

Y habiendo merecido mi aprobación lo verificado por el Comandante de la *Resolución* en atención a exigirlo así en bien del servicio y la salud del equipaje, punto sobre el cual nada se debe economizar en mi opinión tengo el honor de manifestarlo a V.E. como contestación a la citada Real orden de 22 de agosto último.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Almansa,* Río de Janeiro, 16 de octubre de 1866.

Excmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

759

1866 octubre 22, fragata Almansa.
Casto Méndez Núñez al ministro de Marina.
Traslada dictamen de la junta creada para examinar las obras efectuadas en la fragata Resolución *y su decisión de que ésta salga hacia la Península a la mayor brevedad.*

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

Excmo. Sr.:

Contestado por minuta rubricada aprobando en 23 de noviembre de 1866.

Habiendo dispuesto se reuniera en la Fragata *Resolución* una Junta con el objeto de examinar e informar si la popa y timón de esta fragata prestaría suficiente confianza para emprender el viaje a la Península sin nuevas obras, tengo el honor de pasar a manos de V.E. la adjunta acta en copia de la Junta, debiendo manifestar a V.E. que en mi opinión el timón merece toda confianza y necesitando para entrar en dique la *Resolución* ponerla en calado de 21 pies, para lo cual sería necesario echar en tierra todos sus cargos y además sus obras serían aquí de enorme costo, he dispuesto salga a la mayor brevedad para la Península.

Todo lo que digo a V.E. para su debido conocimiento y deseando merezca su superior aprobación.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Almansa,* 22 de octubre de 1866.

Excmo. Sr.
Casto Méndez Núñez.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

En el puerto de Río de Janeiro a veinte de octubre de mil ochocientos sesenta y seis reunidos en Junta por disposición del Excmo. Sr. Comandante General de la Escuadra los Sres. D. Victoriano Sánchez, Capitán de Navío Comandante de la fragata *Almansa,* D. Vicente Canales, Capitán de fragata segundo Comandante de la nombrada *Concepción,* bajo la presidencia del Sr. Comandante de la *Resolución,* Brigadier D. Carlos Valcárcel y como secretario el Teniente de Navío D. Cecilio de Lora para manifestar si en su opinión tanto el timón como la popa de dicha fragata *Resolución* prestan suficiente confianza para emprender el viaje a la Península sin nuevas obras.

Después de haber oído el parecer de los peritos, y practicado el reconocimiento posible, decidieron por unanimidad, que tanto el timón como el falso codaste y popa de este buque prestan en la actualidad toda clase de seguridades para efectuar el viaje a la Península: La única duda que se les ofrece y lo que positivamente no pueden decidir, es, el grado de confianza que merezcan las piezas de hierro en contacto o próximas al cobre o dentro de las corrientes de agua que con gran velocidad chocan en ellas después de un largo y violento rozamiento con las planchas del costado. = Aunque todas estas piezas fueron hechas de la manera más conveniente y aprovechando los mejores materiales que se pudieron haber, y la disposición y colocación de ellas no deja nada que desear, el examen de los cancamitos que se pusieron en las ramas de la hembra baja, demuestra la fuerte acción química que ha sufrido el hierro y por consiguiente, siendo ésta variable, y dependiendo de circunstancias especiales, que no pueden fijarse, los inhabilita para dar un parecer preciso o deducir el tiempo o esfuerzos que con absoluta seguridad puedan soportar aquellas piezas. Y para que conste lo firman a bordo de la precitada fragata *Resolución* en el día de hoy ya expresado.

Carlos Valcárcel.

Victoriano Sánchez. Vicente Canales.

Secretario,
Cecilio de Lora.

760

1866 octubre 23, Madrid.
El ministro de Marina al ministro de Estado.
Traslada Real Orden regalando al vapor de S.M.B. Spiteful, *en virtud de los servicios prestados a la fragata* Resolución, *las 168 toneladas de carbón que le pidió a la dicha fragata.*

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

Madrid, 23 de octubre de 1866

Al Sr. Ministro de Estado.

E.S. El Comandante del vapor de S.M.B. *Spiteful* pidió por vía de auxilio a la fragata *Resolución* surta en las islas Malvinas ciento sesenta y ocho toneladas de carbón que le fueron inmediatamente facilitadas. Y atendiendo S.M. a la pequeñez de la cifra comparada con el gran servicio prestado por este mismo buque a la referida fragata al sacarla de las aflictivas circunstancias que la rodeaban se ha servido resolver que no se admita el reintegro de la suma a que asciende dicho combustible.

De Real orden lo expreso a V.E. para su conocimiento, rogándole que por el Ministerio de su digno cargo, si V.E. lo cree oportuno, se participe esta Soberana disposición al Ministro Plenipotenciario de S.M.B. en esta corte para que llegue a noticia del Almirantazgo de Inglaterra. Dios, etc.

761

1866 octubre 23, Madrid.
El ministro de Marina al comandante general de la Escuadra del Pacífico.
Traslada Real Orden regalando al vapor de S.M.B. Spiteful, *en virtud de los servicios prestados a la fragata* Resolución, *las 168 toneladas de carbón que le pidió a la dicha fragata.*

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

Madrid, a 23 de octubre de 1866.

Al Comandante General de la Escuadra del Pacífico.

E.S. = La Reina (q.D. g.) impuesta de la carta de V.E. n.º 393 de 15 de septiembre último, en que al participar el estado en que se encuentra la reparación de las averías de la Fragata *Resolución* expresa haber facilitado este buque al vapor de guerra inglés *Spiteful* a petición de su Comandante, ciento sesenta y ocho toneladas de carbón se ha servido resolver no se admita la suma a que asciende su importe, atendida la pequeñez de la cifra, tanto más si se compara con el importante servicio que acaba de prestar dando eficaz auxilio a la citada Fragata *Resolución*. De Real orden lo manifiesto a V.E. para su conocimiento, efectos correspondientes y por resultado de su mencionada comunicación. Dios guarde, etc.

762

1866 octubre 30.
Juan Bautista Antequera a Méndez Núñez.
Informe del comandante de la fragata Numancia *sobre la penosa situación económica en que se haya.*

En 30 de octubre

Hoy se me ha presentado el cabo de rancho de los oficiales manifestando que éste debe quedar disuelto el día último por falta absoluta de numerario. Mi escaso bolsillo no ha podido prestarle el auxilio que presta con dificultad al de los Guardias Marinas. Por este motivo creo de mi deber hacer presente a V.E. que por causas heterogéneas como son los malos tiempos que se han sucedido, la recorrida general de calafates que se ha hecho en las cubiertas de este buque, y por último la de su aparejo y el trabajo en el salvamento de la goleta *Animosa* que ocupa hoy cerca de 100 hombres de su equipaje sobre sus bajas naturales que ascienden a 50 no ha podido hacerse aún un solo ejercicio general desde su llegada a este Puerto en 8 de Septiembre último. Si ahora que parece verse próximo a terminar este estado anómalo en perjuicio del servicio, hay que autorizar la disolución del rancho de oficiales, y que vayan al caldero los demás ranchos chicos; además del efecto moral que V.E. comprenderá mejor que yo de un hecho que no recuerdo haya tenido lugar en buque armado de nuestra marina, hace más de 20 años la desorganización aumentará, pues como a V.E. no puede ocultársele, al oficial que recurre a la hospitalidad del compañero o amigo, no he de imponerle las horas a que ha de hacer las comidas y, obligado este buque a permanecer a más de 15 millas de los muelles no es posible que los oficiales asistan a bordo a las horas reglamentarias de revistas y ejercicios. = Omito otras consideraciones no menos importantes por no cansar la atención de V.E. que tampoco habría molestado a no haberme hecho presente el Contador que habiendo ido repetidas veces a la tesorería con los libramientos para dos pagas se le dijo antes de ayer que volviese el miércoles; pero sin que fundase esperanza de cobrar cantidad alguna. = Dios, etc.

Folio 218.

763

1866 noviembre 5, Madrid.
El ministro de Marina al comandante general de la Escuadra del Pacífico en Río de Janeiro.
Transmite la total aprobación de la Reina a las decisiones tomadas por el mayor general de la Escuadra en su misión en las islas Malvinas.

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

Madrid, 5 de noviembre de 1866.

Al Comandante General de la Escuadra del Pacífico. Río de Janeiro.

E.S. = La Reina (q.D.g.) se ha enterado por la carta de V.E. número 463 de 9 de octubre último del resultado de la comisión del Mayor General de esa Escuadra a las Islas Malvinas, con motivo de las averías sufridas por la fragata *Resolución* habiéndose servido aprobar todas sus disposiciones y obtenido con ellas una prueba más del celo e inteligencia de este Jefe. De Real orden lo digo a V.E. para su conocimiento y como resultado de su citada carta. Dios guarde a V.E.

764

1866 noviembre 7, fragata Almansa *en el puerto de Río de Janeiro.*
Méndez Núñez al ministro de Marina.
Acusa recibo de la Real Orden de 6 de octubre sobre la cantidad de 2.000 escudos mensuales que se libran a los prisioneros de la fragata Covadonga, *intercediendo ante S.M. antes de ponerla en práctica, para que se siga enviando dicho subsidio a los prisioneros, carentes hasta de lo más indispensable.*
Incluye en el margen contestación de la Dirección de Armamentos, Madrid, 1866 diciembre 17. Firmado y rubricado por José Martínez Viñalet.

COMANDANCIA GENERAL
DE LA
ESCUADRA DEL PACIFICO

Excmo. Sr.:

He recibido la Real Orden que V.E. me ha hecho la honra de comunicarme con fecha 6 de octubre pasado referente a la cantidad de 2.000 escudos mensuales que he dispuesto se libren a los prisioneros de la *Covadonga* desde Montevideo.

Acatando como debo la Soberana resolución a que me refiero séame permitido, Excmo. Sr., antes de ponerla en práctica, llamar la atención de V.E. sobre este particular, salvo el disponer su cumplimiento si V.E., después de nuevas consideraciones, lo creyese conveniente.

Informa detenida y razonadamente la Dirección de Contabilidad, las razones que se oponen a que el gobierno socorra a los prisioneros de la *Covadonga*, en tesis general que es a lo que se contraen los Reglamentos y no teniendo por base un caso concreto, que sentaría un precedente, imposible de realizar por muy humanitarios que fuesen los sentimientos del gobierno, en caso de una guerra.

Dirección de Armamentos

Señora:

El Director que suscribe en vista del informe emitido por la Dirección de Contabilidad, cree que se está en el caso si V.M. así lo estima, de trasladar íntegro el referido informe al Comandante General de la Escuadra del Pacífico, como resultado de esta carta, y sustentación del justo principio que presidió a la redacción de la Real orden de 6 de octubre último que el citado Jefe comenta con razones ciertamente dignas de tomarse en cuenta.

El Gobierno de V.M. está animado de los más benévolos sentimientos hacia aquellos compatriotas que gimen en la desgracia, y ni en esta ocasión, ni nunca los ha desmentido; pero no puede separarse de las prescripciones legales, ni establecer precedentes, que en su día por ser mayor el número de los prisioneros o por otras razones, pudieran ser de malas consecuencias. Los prisioneros de la goleta *Covadonga* que se hallan en Santiago de Chile, reciben de aquel Gobierno un decente alojamiento y manutención. No se sabe a punto fijo si reciben o no vestuario: y en esta duda, y a fin de que de nada indispensable carezcan, el Director que suscribe tiene la honra de proponer, que como nueva prueba de benevolencia, y sin que sirva

El gobierno de Chile, proporcionaba a nuestros compañeros un decente alojamiento y comida, les permitía pasear la ciudad, pero nunca les facilitó fondos algunos ni el Teniente de Navío Fery lo había solicitado de aquel Gobierno.

Por medio de oficiales extranjeros llegó a mí noticia que no tenían ni con qué lavar la ropa, comprar tabaco, ni atender a sus diferentes necesidades y esta fue la razón porque les hice entregar cierta cantidad para este objeto por el Cónsul de los Estados Unidos en Valparaíso, lo cual fue aprobado por el antecesor de V.E. Llegado que hube aquí y considerando la necesidad de atender a tan respetable atención di las órdenes que V.E. conoce.

El fundamento de la Real disposición a que me refiero son las dificultades que han de presentarse para llevar mi orden al terreno de la práctica y las que se ofrecen para justificar los abonos y las que se suscitarán al legalizarlas en las oficinas de Contabilidad. La primera de dichas dificultades está salvada pues, según tengo manifestado a V.E. con fecha de ? , una casa respetable de Montevideo se ha encargado de hacer entregar mensualmente los 2.000 escudos por medio de su corresponsal y hoy mismo recibo noticia de haber llegado el recibo expedido por el Sr. Fery de la primera mensualidad y la segunda lo está también, pues además de que a dicha casa de comercio no se hará el abono si no en vista de los recibos del Comandante de la *Covadonga*, que siempre serviría de justificante, lo será todavía de más fuerza la distribución que haga el contador de aquel buque según se le previno. Pero aun suponiendo que así no fuese: ¿Sería posible que por no poderse llenar triviales formalidades se dejase carecer de lo indispensable a los desgraciados prisioneros de la *Covadonga?*... Yo no creo, Excmo Sr., que haya ningún parlamento español que dejase de aprobar este gasto, tanto más cuanto que será reintegrable cuando a los prisioneros se les abonen los sueldos que devengan. Me es ciertamente muy sensible opinar en este caso de una manera muy distinta que la respetable Junta Consultiva y Dirección de Contabilidad, pero creo mi deber llamar la atención de V.E. sobre este particular, pues en mi concepto por humanidad, por deber y por dignidad del país, no puede dejarse abandonados a su suerte a nuestros compañeros, hoy prisioneros, siempre que haya posibilidad de hacerles llegar recursos para atender a sus indispensables necesidades. Ruego, pues, a V.E. se digne inclinar el ánimo de S.M. para que permita se continúe haciendo el expresado pago y caso contrario hacer-

de precedente, se asigne a las clases de oficiales de guerra la cantidad de veinte duros mensuales: a los guardias marinas, y maquinistas, la de doce: a los oficiales de mar y maestranza la de ocho y a los de tropa y marinería la de tres duros, todo mientras dure su estado de prisioneros; cuya cantidad debe librar el citado Comandante General de la Escuadra del Pacífico al Teniente de Navío D. Luis Fery, advirtiéndole que en su día ha de justificar la inversión de las sumas que ahora se le libren, por si han de descontarse de sus haberes respectivos, o para la resolución que V.M. estime conveniente. V.M., sin embargo de todo, resolverá lo más acertado.

me saber su Soberana voluntad para hacerlo cesar, lo cual haría con el mayor sentimiento, pero satisfecho, por haber procurado mejorar la suerte de aquellos desgraciados por cuyo bienestar me creo en la obligación de velar.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata *Almansa* en el puerto de Río de Janeiro, 7 de Noviembre de 1866.

Excmo. Sr.

Casto Méndez Núñez.— Rubricado.

17 de diciembre de 1866

José Martínez Viñalet.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

765

1866 noviembre 23, Madrid.
El ministro de Marina al comandante de la Escuadra del Pacífico en Río de Janeiro.
Aprueba la disposición tomada sobre la salida de la fragata Resolución *hacia la Península.*

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamento

Madrid, 23 de noviembre de 1866.

Al Comandante General de la Escuadra del Pacífico, Río de Janeiro.

E.S. = Enterada la Reina de la carta documentada de V.E. n.º 502 de 22 de octubre último, se ha servido aprobar a su disposición para que la fragata *Resolución* emprenda viaje a la Península, toda vez que según el parecer de V.E., y el de la Junta convocada para examinar si la popa y timón de dicho buque prestarían confianza suficiente para efectuar esta navegación, resulta que estas obras por su bondad y naturaleza garantizan el éxito de la misma. Lo que de Real orden manifiesto a V.E. para su conocimiento, y como resultado de su mencionada carta. Dios guarde, etc.

766

1866 noviembre 24, Palacio.
Ministro de Estado al ministro de Marina.
Traslada comunicación del ministro plenipotenciario de S.M. Británica de 20 de noviembre, donde expresa el deseo del gobierno británico de pagar el carbón que pidió el vapor Spiteful *a la fragata* Resolución. *Adjunta copia de una carta dirigida al Departamento de Negocios Extranjeros por el secretario del Almirantazgo.*

MINISTERIO DE ESTADO

Dirección de los Asuntos Políticos

Excmo. Sr.:

El Ministro Plenipotenciario de S.M. Británica dice a este Ministerio con fecha 20 del actual, lo que sigue:

«Con referencia a la Nota que me hizo el honor de dirigirme V.E. respecto al deseo del Gobierno de S. M. Católica de no reclamar el pago del carbón suministrado por la fragata española *Resolución* al buque inglés *Spiteful* tengo la honra de incluir a V.E. copia de una carta dirigida al Departamento de Negocios Extranjeros por el Secretario del Almirantazgo. Por su contenido se enterará V.E. de que los Lores del Almirantazgo por las razones que allí se expresan rehúsan acceder al arreglo propuesto, y esperan que el Gobierno de S. M. Católica aceptará el pago de la suma a que asciende el citado carbón, pues el buque de S.M.B. *Spiteful* únicamente prestó a la *Resolución* un servicio que proporcionó a sus Señorías mucha satisfacción; servicio que no podía haberse efectuado sin el recurso del carbón facilitado por la fragata española.

Lo que me apresuro a poner en conocimiento de V.E., con inclusión de copia del documento que se cita, para su inteligencia y gobierno.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Palacio, 24 de noviembre de 1866.

El Subsecretario,

Fernando Goñi.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

MINISTERIO DE ESTADO

Dirección de los Asuntos Políticos

Copy = Admiralty = 12 November 1866.

Sir = With reference tu your letter of the 7 th. instant, forwarding copies of a despatch and its inclosures from H.M. Minister at Madrid by which it appears that the Spanish Gov.t had decided not to claim payment for 168 tons of coal supplied by the Spanish frigate *Resolución* to H.M.S. *Spiteful* in june last at the

Falkland Islands, in consequence of the service rendered by the *Spiteful* in trowing the *Resolución* from dangerous anchorage off the Sea Lion Islands, I am commanded by my lords Commissioners of the Admiralty to request that you will move the Secretary of State for Foreign Affairs to convey to the Spanish Authorities their Lordship's hopes that H.C.M. government will acept payment of the value of the coal in question as H.M.S. *Spiteful* only rendered the *Resolution* a service which afforded their Lordships much satisfaction and could not have been effected without a supply off coal: their Lordships cannot therefore accept any such arrangement as that proposed. = I am (signed) W.G. Romaine.

Está conforme.

767

1866 diciembre 5, Madrid.
El ministro de Marina al capitán general del Departamento de Cartagena.
Traslada Real Orden para que cuando llegue a ese puerto la fragata Resolución, *le sean dadas las gracias en nombre de S.M. y de todo el país, a toda su tripulación con todas las formalidades de la ordenanza.*

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

Madrid, 5 de diciembre de 1866.

Al Capitán General del Departamento de Cartagena.

E.S. = Próxima a llegar a ese Puerto la Fragata *Resolución* procedente de Río de Janeiro, de donde salió el 29 de Octubre último y cuyo Comandante el Brigadier de la Armada D. Carlos Valcárcel ha contribuido eficazmente a poner el pabellón Nacional y la honra de la Marina a la altura que corresponde secundado hábilmente por su segundo Comandante, Oficiales de guerra y mayores, guardias marinas, maquinistas, Oficiales de Mar y Maestranza, guarnición y tripulación cuyo valor y sufrimiento les han granjeado un nombre tan honroso y digno del aprecio y consideración del país al que han servido llenando sus deberes de un modo tan satisfactorio, se ha servido resolver la Reina (q.D.g.) que tan luego como llegue a ese Departamento la referida *Resolución* y antes de procederse al desembarco de ninguno de sus individuos, pase V.E. a su bordo y con las formalidades de ordenanza les lea esta Soberana disposición, y arengue a su dotación en los términos que estime más oportunos, dando a todos las gracias en nombre de S.M. y del país por su constancia y por el celo que en tan larga y penosa campaña han acreditado, correspondiendo cumplidamente a la confianza que la Reina y la Nación había depositado en ellos, a fin de que antes de regresar a sus hogares, lleven este nuevo testimonio de la gratitud de su país.

De Real Orden lo expreso a V.E. para su conocimiento, en el concepto de que, deseando S.M. dar, a las tripulaciones de los buques procedentes del Pacífico, una nueva prueba del aprecio en que tiene sus servicios, se ha servido asimismo disponer que a todos los individuos de mar que a su llegada soliciten licencia temporal para las provincias de sus matrículas, se les conceda desde luego, extendiéndola hasta el término de seis meses que le será abonable como servicio efectivo.

Dios, etc.

768

1866 diciembre 5.
Juan Bautista Antequera a Méndez Núñez.
El comandante de la fragata Numancia *informa sobre el penoso estado de su hacienda, pidiendo que se satisfagan cuanto antes los atrasos que se les adeudan, máxime cuando ha recibido la orden de partida.*

En 5 de diciembre

Debiendo quedar terminada para el 10 la habilitación de esta fragata y siendo de la importancia que V.E. sabe su salida no sólo para las operaciones de la campaña a que el Gobierno de S.M. se reserva destinada sino por el riesgo a que se expone obligándola a cortar los meridianos de Mauricio y Borbón, después del 15 de febrero, lo que indispensablemente tendrá lugar con pocos días que se retarde su salida, es hoy mi parecer deber hacer presente a V.E. que desde la llegada de la Real orden disponiendo su salida, hasta la fecha, no ha recibido su dotación cantidad alguna a cuenta de sus atrasos ni de sus fondos de que dispuso en circunstancias críticas la Hacienda, según he manifestado distintas veces a V.E. ni por razón de avances de campaña. Ignora por consiguiente con la cantidad que puede contar para reparar su equipo y hacer sus ranchos para una campaña que por lo menos ha de ser de 4 ó 5 meses, y atravesando bien distintas latitudes. V.E. conoce muy bien los peligros a que se expone este buque retardando su salida para después del 12 del corriente. ¿Y qué menos E.S. de 6 u 8 días para que las distintas clases de que se compone su benemérita dotación puedan atender a atenciones tan indispensables como las de sus equipos y sustento en la penosa campaña que van a emprender, cuando por falta de recursos aún no han podido acabar de reparar las del lamentable estado a que los había reducido la no menos penosa del Pacífico? Creo que sin entrar en otras consideraciones V.E. se penetrará de la importancia que tiene bajo el punto de vista de la conveniencia, de la equidad, y de la justicia el que se satisfagan con la mayor urgencia los atrasos y avances que haya de recibir este buque y sobre los cuales he tenido el honor de manifestar a V.E. mi opinión en mis comunicaciones anteriores. = Dios, etc.

Folio 221 vuelto y 222.

769

1866 diciembre 28, Madrid.
Ministerio de Marina al administrador general de la Imprenta Nacional.
Remite información sobre la llegada de los buques Trinidad *y* Resolución *para insertarla en la* Gaceta de Madrid.

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

Madrid, 28 de diciembre de 1866.

Al Administrador General de la Imprenta Nacional.

Iltmo. Sr.: De Real orden comunicada por el Sr. Ministro de Marina, remito a V.S. los adjunta cuartilla, para que se sirva disponer la inserción de su contenido, en la *Gaceta* de esta Capital. Dios guarde..

El Director.

MINISTERIO DE MARINA

El Capitán General del Departamento de Cádiz en telegrama de hoy participa que acababa de entrar en aquel puerto la *Trinidad,* quedando ayer a quince millas del mismo la Fragata *Resolución* sin novedad, con rumbo a Cartagena.

770

1867 enero 5.
El comandante de la fragata Numancia *al teniente coronel primer jefe del Tercer Batallón de Infantería de Marina de Ferrol.*
Remite fechas de llegada del buque a Montevideo, al Callao y a Papeete, para incluirlo en las hojas de servicio.

En 5 de enero de 1867

Al Teniente Coronel Primer Jefe del 3.er Batallón de Infantería de Marina del Ferrol. = En contestación a su oficio de 23 de octubre último sobre las épocas en que este buque llegó al primer puerto de América, así como la en que verificó a puerto neutral después del combate del Callao, a fin de hacer las anotaciones convenientes en las hojas de servicio y demás que expresa si estampan aquellas al margen de esta comunicación con la cual dejo contestada la suya arriba citada. = A Montevideo en — de Marzo de 1865. Al Callao en 3 de Mayo de 1865. A Papeete en 23 de Junio de 1866. Dios, etc.

Folio 258 vuelto y 259.

771

1867 enero 7, Cádiz.
El teniente de navío Pedro Ossa, ayudante de derrota de la fragata Resolución *al capitán general del Departamento de Cádiz.*
Remite informe sobre las circunstancias de la navegación desde el Callao a Río de Janeiro a bordo de dicha fragata.

Excmo. Sr.:

Tengo el honor de poner en el superior conocimiento de V.E. en cumplimiento de lo que me ordena en su oficio del 13 del mes pasado, las circunstancias que recuerdo de la navegación que desde el Callao, con destino a Río de Janeiro, verificó la fragata *Resolución.*

Desde el 10 de Mayo que salió del Callao hasta el 18 del mismo en que caí enfermo no recuerdo incidente alguno notable, desde esta fecha hasta el 30 ignoro lo que haya ocurrido, pues mis padecimientos me tuvieron en cama, desde el 30 hasta el 2 de junio que volví a prestar servicio tampoco recuerdo ocurrencia alguna notable y este último día habiéndose agravado mis dolencias tuve que rebajarme de todo servicio que no volví a prestar hasta el 13 que a pesar de continuar enfermo de alguna consideración viendo las circunstancias en que se hallaba la fragata y deseoso de ayudar en lo que mis fuerzas me permitían volví a encargarme de la derrota, que anteriórmente tenía y ésta es la causa de recordar alguna de las circunstancias de la navegación si bien las fechas pueden tener alguna inexactitud por no tener modo de comprobarlas.

En la guardia que media del 12 al 13 de junio se partió a tronco la paja de la caña de respeto; el 13 entre siete y ocho de la mañana se avistó la isla de Diego Ramírez y se pasó por el Norte de ella, entre diez y once viendo que el buque no gobernaba se reconoció el timón y se encontró que en su cabeza tenía un gran movimiento a una banda y otra se trató de asegurar y al mismo tiempo de gobernar por los varones los que faltaron; durante esta circunstancia el viento era fresco del cuarto cuadrante y con mar; se procedió a armar unas espadillas, la fecha en que quedó lista y se echó al agua no la recuerdo con exactitud, mas debió ser en la tarde del 15 ó 16. Por el pozo de la hélice al dar la cabezada se vio faltaba el codaste exterior. El 15 al ponerse el sol cantaron tierra por la proa y resultó ser la isla de los Estados, se estimó la distancia como a unas 25 millas; el viento era ya bonancible y la mar llana; el segundo Comandante pidió parecer a los oficiales, los que manifestaron que se debían tomar las precauciones posibles por si el buque se iba sobre la costa, pero que tirando las corrientes para el NE. y estando el tiempo bueno, se podía poner el velacho por delante para quitar la salida a la fragata como así se hizo; la observación de latitud que a media noche hubo, dio a conocer el estar francos de las citadas islas. El 17 ó 18 por la noche se avistó un buque al que se le hicieron señales al romper el día se vio que se aguantaba y que era una fragata danesa y como las circunstancias de la mar y el viento lo permitiesen mandó el Sr. Comandante a su bordo al Teniente de Navío D. Cecilio de Lora que regresó con el Capitán el que se marchó después de haber hablado

con el Sr. Comandante, maniobrando después para tomar los remolques que se prepararon en la *Resolución* faltando cuantos se vieron. El 20 al anochecer pidió el parecer a los Oficiales el Sr. Comandante manifestando por mi parte que se debía intentar otra vez el que la danesa tomase los remolques, que siendo el objeto principal el hacer arribar a la fragata que se pasaran pesos a proa, y se picara el palo mesana, y que no había inconveniente en que los enfermos de gravedad y que de ninguna utilidad eran a bordo pasasen a la danesa. Esta noche se llamó el viento al S. duro y se levantó bastante mar; el 21 pareció verse tierra alta por el través de babor mas no fue posible cerciorarse, pues continuando el mismo tiempo, todo estaba muy tomado, por la noche de este día se encontró fondo en 50 brazas, se continuó sondeando de cuarto en cuarto de hora, se tuvieron listas las anclas, para fondear cuando se encontrasen 30 brazas, pero al rayar el día estando entre la costa de las Malvinas y la isla de Leones marinos se pudo fondear al abrigo de ésta. El 23 ó 24 como el tiempo fuese bueno dispuso el Sr. Comandante fuese la lancha a Puerto Stanley a pedir auxilio cuya comisión dio al Teniente de Navío D. Cecilio de Lora acompañado del Guardia Marina de primera clase D. Miguel Aguirre; el 26 por la noche regresó el citado Oficial en el vapor de S.M.B. *Spiteful* el que tomando a remolque a la *Resolución* la condujo a Stanley.

El haberse agravado mis padecimientos con el servicio hecho en los nueve días que mediaron desde la pérdida del timón hasta fondear en la isla de Leones marinos, motivó mi regreso a la Península, por lo que ignoro la navegación que a Río de Janeiro ha hecho la fragata *Resolución*.

Habiendo estado enfermo la mayor parte del mes pasado me ha impedido el cumplimentar inmediatamente las órdenes de V.E.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Cádiz, 7 de enero de 1867.

Excmo. Sr.

Pedro Ossa.

Excmo. Sr. Capitán General del Departamento.

772

1867 enero 14.

Juan Bautista Antequera al ministro de Marina.

Sobre la aprobación de un libramiento de 400 pesos fuertes para las dotaciones de los buques de la Escuadra.

En 14 de enero de 1867

Recibí la comunicación del Excmo. Señor Intendente General de Hacienda que se ha servido V.E. trasladarme con oficio de 10 del corriente, manifestando que se ha padecido por mí un error de concepto, al reclamar de la Hacienda la cantidad correspondiente al cambio de moneda que ha dejado de abonarse a los individuos a quienes la Hacienda ha devuelto con fecha de 7 de diciembre último los fondos de su propiedad de que se habían apoderado, obligada por la penuria y circunstancias verdaderamente extraordinaria porque atravesó la Escuadra del Pacífico. No siendo de mi competencia marcar a cual de las dependencias de la Hacienda española corresponde pagar estos fondos sagrados por ser de la propiedad particular de pobres marineros y por estar garantizadas por la administración que creó estas cajas para brindarles seguridad, no ha podido haber equivocación de concepto al decirse por esta Comandancia que la Hacienda se había apoderado de ellos, y al reclamar su devolución sin quebranto; pero me permitiré hacer a V.E. una observación. Si es de estricta justicia que esta cantidad vuelva a sus legítimos dueños sin quebranto claro es que la Dependencia, sea cual fuere, que la satisfaga debe satisfacerlo sin quebranto. = La Hacienda de Filipinas que ha satisfecho los libramientos correspondientes a esta deuda que la Hacienda de Marina contrajo con estos marineros, y en cuyos libramientos debió en mi pobre opinión incluirse la exigua cantidad correspondiente al quebranto de moneda, no podría creerse con más derecho a rechazar esta partida que el resto de la deuda que ha satisfecho abrazando el total del libramiento y no habiéndola rechazado entonces no parece lógico que pueda rechazarla hoy en libramiento separado. = Lo que falta, pues, a mi ver, Excmo. Señor, es que V.E. tenga a bien autorizar a la Administración para que se enjugue esta deuda que considero no llegue a la insignificante suma de 400 pesos fuertes, no sólo en obsequio de la justicia, sino a la conveniencia de que este equipaje vea la religiosidad con que debe mirar y mira la administración el sagrado depósito con que les invita en sus cajas, disponiendo al propio tiempo que se haga el libramiento correspondiente. = V.E., como siempre, resolverá o que estime más conveniente. = Dios, etc.

Folio 227 vuelto y 228.

773

1867 enero 17.
Juan Bautista Antequera al ministro de Marina.
Escrito pidiendo aclaración sobre la actitud a tomar en el caso de que sea cierta la orden dada al Comandante general de la Escuadra del Pacífico de que suspenda las hostilidades.

En 17 de enero de 1867

Teniendo sólo noticias confidenciales de que el Gobierno de S.M. ha ordenado al Excmo. Señor Comandante General de la Escuadra del Pacífico que se suspendan las hostilidades sin acuerdo previo con el enemigo, y que un buque llamado *Pampero* que estuvo en tratos y se sospecha fue comprado en Nueva York por el Gobierno Chileno para hacer el corso, se encuentra hoy en los puertos del mar de China con bandera americana; pero sospechoso además por su tripulación y otros indicios. = Siendo asuntos de tan grave interés en las actuales circunstancias no puedo menos de consultar a V.E. = Primero. = Sobre la veracidad de estas noticias y de ser dignos de algún crédito la importancia de conocer sus menores detalles, para poder reconocer el buque caso de encontrarlo 2.º Supuesto este caso y la completa seguridad de la suspensión de hostilidades, qué línea de conducta deberá seguirse; pues siendo la dicha suspensión sin previo acuerdo con el enemigo, no parece pueda extenderse más que a las operaciones agresivas por parte de esta Escuadra; pero no a dejar en libertad en los encuentros fortuitos a buques enemigos, mientras que ellos apresarían los nuestros en auténtico caso. = Dios, etc.

Folio 228.

774

1867 febrero 1, bahía de Batavia.
Juan Bautista Antequera a Méndez Núñez.
El comandante de la fragata Numancia *informa sobre su navegación desde la bahía de Manila.*

En la bahía de Batavia

En 1.º de febrero de 1867

E. S. Según habrá participado a V.E. el Exmo. Señor Comandante General del Apostadero de Filipinas, el 19 del mes próximo pasado dejó la bahía de Manila con destino a este Puerto provisto este buque de víveres y pertrechos en los términos que expresan los estados que dirigí en igual fecha a aquella superior autoridad. El transporte que asciende a 83 individuos fue algo mayor de lo que se había resuelto con arreglo a mi propuesta, por no desembarcar, precisamente en el último momento gente de la dotación de esta fragata que estaba consentida ya en seguir para España, y cumplida en su mayor

parte al finalizar este viaje. = Haciendo uso de las facultades que el Gobierno de S.M. ha tenido a bien concederme en Real orden de 29 de Septiembre último, he tomado la derrota del estrecho de Sonda, prefiriéndola a la de los de Malaca y Mozambique; tomando en consideración para esto: 1.º Que el Gobierno de S.M. al indicar esta última no tenía aún conocimiento de que este buque había podido manejarse sin hacer absolutamente uso de su Máquina durante la mayor parte de su viaje desde el Callao a O'Tahiti y de O'Tahiti a Manila, lo que podrá repetir mejor ahora con la confianza que ha dado la experiencia, y en menor escala, pues sólo tendrá que practicarlo desde este Puerto a la bahía del Cabo de Buena Esperanza en cuya travesía debe encontrar brisas más frescas que las que tuvo en las que dejo citadas. = 2.º Que no hay gran peligro de encontrar huracanes en este trayecto cortando los Meridianos de Mauricio y Borbón sobre el paralelo de 30° y aprovechando el carbón para pasar esta zona en 7 u 8 días; y comparando este peligro remoto con los que ofrecen los escollos en estos mares cuyos planos y derroteros manifiestan la inseguridad de sus situaciones, la irregularidad de sus corrientes y lo frecuente de las pérdidas de buques en el estrecho de Malaca, aún provistos muchas veces de los mejores prácticos, preferí correr los riesgos que indudablemente presenta para un buque de este calado el atravesar hasta el mar de Java por ser de menor duración, considerando los de la primera hasta pasar el Canal de Mozambique atendida la estación en que debería recalar a él y estar seguro por otra parte de proveerme en Batavia del carbón que es dudoso encontrar en el Puerto de Natal, local además de estrecho para este buque más insalubre que el que ocupamos en la actualidad. = El carbón del Apostadero de Filipinas con que hemos llenado nuestros pañoles ha resultado tan desvirtuado que a pesar de ser Cardiff hemos necesitado cuando menos de 5 calderas para hacer lo que ordinariamente ha hecho este buque con 3 y aún así ha habido un momento de vernos obligados a dar fondo por falta absoluta de presión. Queda próximamente la mitad de su total cabida en pañoles y se espera mejore mucho de condición mezclándolo con el New Castle que según las noticias ya adquiridas debe embarcarse en este puerto donde dimos fondo a las 5 de la tarde del día 30 del mes próximo pasado. = Acto continuo se saludó a la plaza y a la insignia de Vice-Almirante arbolada en una fragata holandesa. El oficial que envió este Jefe a cumplimentarme venía encargado de formar una lista de las necesidades de toda clase que tuviera este buque para proceder a satisfacerlas. = El adjunto diario de la enfermería impondrá a V.E. de la desagradable aparición de la viruela de que ha sido víctima el 29 del mes pasado el 4.º Maquinista D. Ricardo García, no contándose hasta este momento más que otro atacado. Esta circunstancia hace que nos encontremos en este momento en observación; no sé aún por cuantos días, pues la distancia de la casa que habita el Almirante al fondeadero retarda las comunicaciones; pero le he hecho manifestar mis deseos de empezar si es posible el embarque del carbón a pesar de la incomunicación. El no permitir el calado de este buque que atraque al muelle del Arsenal retardará esta ope-

ración que por conservar la salud del equipaje estoy resuelto a verificarlo con Chinos a jornal, cuyo gasto como el de la carne fresca para el caldero que exige también la economía del repuesto de víveres, someto a la superior aprobación de V.E. y espero afecte muy poco a los fondos de Caja, pues ambas cosas creo tienen precios módicos, en el país y confío se ajusten a los de contrata de la Marina holandesa. = Hoy que sólo nos resta la corta travesía hasta Sonda de canales estrechos y sucios, pero más explorados y con tierras marcables a la vista que haré ya con el plano holandés muy superior a los ingleses con que hasta ahora he contado, debo manifestar que a pesar de haber navegado como podrá ver V.E. por el adjunto estracto de diario con las mayores precauciones fondeando por las noches los tres días antes de abordar la Isla de Gaspar en los estrechos de su nombre, y no levando el ancla hasta tener una completa confianza de la situación del punto de partida, he temido por la seguridad de la fragata, pues se ha sondado en 39 y 14 brazas y se ha fondeado en 32, donde los planos marcaban un fondo que no ofrecía más diferencias que de 19 a 25 brazas inglesas, al mismo tiempo que una parte no pequeña de los bajos por entre los cuales navegábamos están marcados de incierta situación en estos mismos planos publicados por el Almirantazgo inglés. Confieso que no he hecho la menor gestión para ser acompañado por un transporte atendida la actividad recomendada para la salida de este buque en R.O. de 13 de noviembre último y hallarse aún el *Marqués de la Victoria* carenando en China, pero considero que los de estas condiciones a no ser en navegaciones ordinarias de golfos y costas muy exploradas irían siempre mejor acompañados de otro buque, ya para explorarles el camino ya para auxiliarles en el caso de un siniestro. = Dios, etc.

Folio 146 vuelta y 147.

775

1867 febrero 3, Sevilla.

Diario de navegación de Cecilio de Lora a bordo de la fragata Resolución *desde el 5 al 28 de junio de 1866.*

Después de haberse separado la fragata *Resolución* de los demás buques de la Escuadra, siguió en viaje al Cabo habiendo llegado a alcanzar el 5 de Junio la lon. O de cerca de 90° en 48°47' de lat. que con viento al 3.º y 4.º cuadrante pudo gobernar para el E. con los tiempos que ordinariamente reinan en esas latitudes, en la estación de invierno.

El 11 por la mañana con viento duro del S.S.O. al S., mucha mar gruesa y barómetro bajo (poco más o menos en 29'00 ps.) faltó por su medianía la relinga del pujamen de la gavia al asegurar esta vela, que iba en dos rizos y se rifó por completo. El Señor Comandante que estaba sobre cubierta se resbaló y cayó, habiendo tenido que recogerse en cama de resultas del golpe.

Después del medio día que calmó el viento y cayó la mar un poco, se envergó otra gavia en 4 rizos y se metieron el trinquete y el velacho.

Durante la noche del día siguiente se vieron varias luces de buques que algunos creyeron pertenecían a nuestra Escuadra.

Día 12 al 13 de junio

Poco antes de la media noche estando de guardia el que suscribe, faltó la gaza del motón del escotín de babor de velacho y se cargó esta vela con dificultad, habiéndose conseguido el no rifarla por medio de hondas por haberse desencapillado el chafaldete. A las 12 se enmendó el rumbo al E.N.E. (a).

De 3 ½ a 4 de la madrugada se rompió la espiga del dado de hierro donde entra la caña de respeto, que iba guarnida, quedando aquella dentro del cubo que le sirve de fogonadura en la cabeza del timón.

Muy poco antes de romper el día, con viento duro al SO. y mar muy gruesa de él, se avistaron muy próximas por la proa las islas de Diego Ramírez.

El que suscribe estaba entonces lavándose y le llamaron a la cámara del segundo Comandante para que tradujera el derrotero y ver si eran las expresadas islas o las de San Ildefonso. Cuando subió quedaban por el través de estribor, como a una milla las de Diego Ramírez que eran las avistadas.

Como a las 10 ½ u 11 del día, estando leyendo en mi camarote me dijo uno de los asistentes de la cámara que se había roto, o encontrado roto el timón, subí enseguida y me cercioré de que efectivamente habíamos experimentado tan seria avería.

Día 13 al 14

Viento muy duro y racheado, mar gruesa y ampollada. El codaste exterior y el timón completamente rendidos y trabajando mucho trinquete, gavia en 4 rizos y trinquetilla. Las islas de Diego Ramírez por la popa y una vela próxima que parece la Fragata Hamburguesa *María.*

Se aferró la gavia, se colocaron lonas en la jarcia de proa y se trató sin conseguirlo de hacer arribar al buque.

Quedamos a tres guardias mandadas por los Tenientes de Navío Redriñán, Ramos y el que suscribe, si bien luego habiéndose dispuesto me encargara de los trabajos que se ejecutarán a bordo, desempeñó varias veces la guardia a mis órdenes, el segundo de ella alférez de navío D. C. González.

Por la noche cayó algo la mar y el viento y se largó un calabrote dispuesto con unos botalones y un ramal de cadena para gobernar, si se podía, o al menos disminuir las guiñadas.

Día 14 al 15

Sin gobierno. Se construyó en 3 horas una espadilla con una taza de madera y senos de cadena, y se botó al agua al anochecer con bastante mar por lo que se enredaron las guías y remolques, que inútilmente trataron de aclararse durante la noche, en la que refrescó el viento, engrosó la mar y faltó uno de los calabrotes de la espadilla.

En la mañana siguiente se viró por redondo sobre estribor con esta espadilla, pero como la nueva vuelta no conviniera por entonces, se trató de revirar, lo que no pudo conseguirse por estar faltos y enredados los remolques, guías y calabrotes que sujetaban a bordo la espadilla.

Día 15 al 16

La situación del buque por la noche era bastante difícil, pues marchábamos hacia la isla de los Estados que corridos de E.O. por la proa nos demoraban al anochecer 20 ms. por la proa. Felizmente navegando a la ronza, ayudados por la corriente amanecimos a 12 ms. francos de la isla.

Se continuó trabajando para aclarar los cabos de la espadilla y poner la proa al 4.º cuadrante, lo que no pudo conseguirse. El viento, como los días anteriores, del S.E.E.

al S.O. más o menos duro, y siempre mar gruesa y encontrada. Muchos enfermos, los prisioneros chilenos y los refugiados españoles prestando muy buenos servicios.

Día 16 al 17

Se trabajó en una nueva espadilla hecha con botalones de ala, senos de calabrote y algunos hierros convenientemente dispuestos. Se picaron los cabos retenían la otra espadilla que golpeaba fuertemente contra la popa.

Día 17 al 18

Se acabó la nueva espadilla, pero no se echó al agua por cargar el tiempo muy duro del S.E.E. con mar gruesísima.

Día 18 al 19

Sigue el temporal. El barco trabajando mucho.

Por la noche se distinguió una luz de buque. Se encendieron luces de bengala, y comprendiendo que pedíamos auxilio se aguantó el buque en nuestras aguas hasta el día siguiente que se reconoció ser una fragata danesa. El primer maquinista de orden del segundo Comandante, escribió una carta al Capitán de la danesa pidiéndole auxilio, cuya carta llegó a su destino dentro de una botella.

Día 19 al 20

Se botó al agua la espadilla construida, que no dio resultado. Fui en un bote con la guía de un remolque a la fragata *Peter Fordt* capitán Brodersen, y comisionado por el Sr. Comandante para ratificar o cerrar un convenio con el Capitán a fin de que siguiera convoyándonos, comisión que no tuvo lugar, pues el expresado capitán accedió a venir él mismo a bordo de la *Resolución* y entenderse con el Sr. Comandante. La guía que yo llevé, llegó a bordo de la danesa, pero a poco de cobrar de ella, con la mucha mar, se rompió. La misma o parecida suerte corrieron otras varias que se intentaron dar con barriles y boyas.

Se empezó la construcción de una espadilla formal que pudiera en caso necesario servir de timón provisional, construyéndose con el mastelero de gavia rendido en el Callao, la botavara y algunas planchas de hierro de la máquina. Igualmente se empezó otra más ligera y de más pronta aplicación con un botalón de ala, un mastelerillo de perico y candeleros para toldos con calabrotes y dos anclotes.

Día 20 al 21

Se caló esta última espadilla. Se siguió tratándose de dar los remolques, lo que no se consiguió.

Al anochecer nos llamó el señor Comandante a junta en su cámara para decidir lo que debía hacerse. La opinión del que suscribe fue continuar los trabajos de la espadilla grande con la que esperaba gobernaría el buque, e insistió en la idea que desde un principio había emitido de tomar de remolque a la danesa en vez de ser remolcados por ella, operación que además de ser mucho más fácil de ejecutar, reunía a su entender muchas ventajas, que enumeró, después de conseguida, y opinó también, en vista de las buenas circunstancias que reinaban entonces, por trasbordar a la expresada fragata danesa aquellos enfermos que por su estado de gravedad sufrían más a bordo y entorpecían las maniobras, extendiendo el contagio a los muy pocos que estaban en buen estado.

Expuso también las razones que con el derrotero y las cartas a la vista, existían para arribar, en caso de no poderse maniobrar antes a la entrada de la sonda de Falkland, como luego sucedió, e indicó las operaciones que a su juicio debían hacerse, como cosa del momento, para conseguir, llegado el caso, el arribar con felicidad a algún fondeadero seguro y abrigado donde examinar la avería y remediarla si era posible.

Se empezaron a trasbordar los enfermos a la fragata danesa hasta el n.º de 35, un médico, el guardia marina habilitado de oficial D. José Nagliery, algunas medicinas y víveres, pero a media noche cargó el tiempo al S.O. y se suspendió la operación en la que se perdió el 6.º bote, el mejor del buque.

Al amanecer la fragata lejos por barlovento navegando al E. al medio día se sondó en 75 b.

Día 21 al 22

Seguimos a la ronza. Se perdió de vista la danesa. Se avistaron las tierras del S. de las Malvinas, las mismas que el que suscribe había calculado; marcó la entrada del Canal «Falkland Sound» y con las sondas de media en media hora el plano y el derrotero a la vista seguimos toda la noche a la ronza hacia el E. ¼ N.E. Al amanecer estando de guardia el que suscribe, pude precisar la situación del buque y se arrumbó al N. de las islas de los Leones Marinos donde fondeamos a las 11.

Día 22 al 23

Se echaron abajo los mastelerillos de juanete y se dio fondo a la segunda ancla. Bajó el buzo a reconocer las averías resultando que faltaban el codaste exterior, la parte de quilla que lo une al interior, y como una braza más a proa de éste.

Se dispararon cañonazos de hora en hora y al amanecer se echó al agua el 2.º bote lancha.

Día 23 al 24

A las 2 salí en la lancha para Puerto Stanley, a la entrada de cuyo Puerto exterior fondeé a las 11 ½ horas de viaje.

Regresé con el vapor de S.M.B. *Spiteful* cap. el Commander Mr. Fletcher, en la media noche del 25 al 26, y a aquella misma hora se empezó a levar y disponerlo todo para ser remolcados, cuya operación se concluyó a las 7 de la mañana, saliendo con magníficas circunstancias.

Día 26 al 27

Seguimos de remolque. A las 7 de la noche se avistó la farola de Cabo Pembroke.

A causa de la mucha fuerza de la corriente y la poca máquina del *Spiteful*, se trabajó considerablemente toda la noche y el día siguiente para entrar en Puerto Stanley, teniendo por fin que fondear en la anochecida del 27 al 28, que refrescó el viento, en Puerto Williams, donde quedamos hasta salir definitivamente después de remediadas las averías.

Después del tiempo que ha transcurrido, careciendo de apuntes sobre los acaecimientos que tuvieron lugar en el viaje de la *Resolución* del Callao a las Malvinas, el que suscribe no puede responder de la detallada exactitud de lo que lleva escrito, aunque en globo es, cree, todo lo que ha ocurrido.

Sevilla, 3 de febrero de 1867.
Cecilio de Lora.— Rubricado.

776

1867 febrero 7, Madrid.
Pedro Ossa al presidente de la Junta Consultiva de la Armada.
Informa de que fue él quien tuvo a su cargo la parte astronómica del buque en los días en que la fragata Resolución *navegó sin timón, detalle omitido en el informe enviado por el comandante de dicho buque.*

Excmo. Sr.:

Teniendo idea de que en el parte dado por el Sr. Comandante de la fragata *Resolución* a su llegada a Puerto Stanley en que se detallan las averías sufridas por aquel buque en la travesía del Callao a aquel puerto, no se mencionan los servicios prestados por el que suscribe, que aunque enfermo de alguna gravedad se encargó de la derrota del buque en aquellas circunstancias y estos trabajos se atribuyen a otro Oficial, cómo la omisión, aunque involuntaria, de estos servicios en el parte del Sr. Comandante puede redundar en perjuicio de la reputación del Oficial que suscribe por esta razón se permite manifestar a V.E. que él, exclusivamente fue el que observó, y tuvo a su cargo toda la parte astronómica en los días que la fragata *Resolución* navegó sin timón y en corroboración de ello.

Tengo el honor de pasar a V.E. el cuaderno de cálculos en borrador tal cual fue hecho en la mar y que no ha sido puesto en limpio por las circunstancias del tiempo y porque el 22 de junio al fondear en la isla de Leones Marinos agravados mis padecimientos con el servicio prestado tuve que guardar cama al extremo de tener que pedir mi pase a la Península para recobrar mi salud.

El cuaderno de cálculos no fue entregado cuando se me pidieron los diarios de navegación, porque el Excmo. Sr. Capitán General del Departamento de Cádiz sólo pidió éstos.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Madrid, 7 de Febrero de 1867.

Excmo. Sr.

Pedro Ossa.

Excmo. Sr. Presidente de la Junta Consultiva de la Armada.

777

1867 febrero 15.
Juan Bautista Antequera a Méndez Núñez.
El comandante de la fragata Numancia *informa sobre su estancia en la bahía de Batavia, el estado de salud de la tripulación y el acopio de carbón, así como de su próxima salida.*

En 15 de febrero

E. S. En la misma fecha de 1.º de Febrero en que tuve la honra de oficiar a V.E. desde este Puerto, ignorando cual fuese al término de nuestra cuarentena, creí conveniente dirigir al Señor Cónsul General de Francia en esta colonia la comunicación que acompaño en copia marcada con el número 1 y fue contestada con la que lleva el N.º 2. Felizmente en esta misma tarde llegó a este buque un alto empleado de Administración acompañado de un Médico que nos puso en comunicación ofreciéndonos los servicios del hospital militar de esta Capital donde fue conducido al día siguiente el enfermo de viruelas y dos más de calenturas perniciosas. El Almirante en Jefe de la Escuadra holandesa ofrecía facilitar el carbón del Gobierno siempre que no lo encontrásemos en la plaza en cuyo caso nos daría por terceras partes carbón inglés, Australia y Borneo; por lo que se procedió a reconocer mezclado con el nuestro los carbones del Comercio no pudiendo empezar el embarque hasta el día 9 que concluían la fiesta de los indios. Tanto en esta operación como en la relativa al cambio de moneda el Señor Cónsul General de Francia nos ha prestado sus servicios con la solicitud que ofrecía en su comunicación. = El embarque del carbón espero quede terminado en el día 17, en cuyo caso me pondré en movimiento a la amanecida del 18. Tengo el sentimiento de dejar en este puerto, ya en estado de convalecencia, al marinero enfermo de la viruela, habiéndose encargado el Señor Cónsul General de Francia de proveer a su transporte bien sea en algún barco de vela que se dirija a España o Francia o bien por las mensajerías imperiales si no se presentase aquella oportunidad. No ha vuelto a presentarse ningún otro caso de viruelas y el estado sanitario puede decirse satisfactorio, pues aunque hay bastantes rebajados son en su mayor parte de unos fuertes catarros sin consecuencia, propios de la estación. Como tuve el honor de indicar a V.E. en comunicación de 1.º del corriente, el embarque del carbón no pudiendo este buque atracar los muelles se ha hecho muy lento por circunstancias locales. = A consecuencia de una pendencia entre uno de nuestros rancheros con un marinero holandés en tierra, de que resultó herido este último, se formó sumaria por la Justicia del país y el juez de instrucción ha tenido la atención de venir a verme para solicitar un intérprete indicándome al propio tiempo que el Juicio quedará concluido en el día de mañana en el que es posible me sea entregado el marinero. = Dios, etc.

Folio 147 y vuelta.

778

1867 marzo 15, Madrid.
Dirección de Armamentos del Ministerio de Marina al presidente de la Junta Consultiva de la Armada.
Traslada Real Orden aprobando el contrato realizado entre el comandante de la fragata Resolución *y el de la fragata danesa* Peter Fordt.

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

Madrid, a 15 de marzo de 1867.

Al Presidente de la Junta Consultiva de la Armada.

E.S. Conformándose la Reina (q.D.g.) con el dictámen de esa Corporación, se ha servido aprobar en todas sus partes el contrato celebrado entre el Comandante de la *Resolución* y el Capitán de la Fragata Dinamarquesa *Peter Fordt* para utilizar los servicios de este buque como hospital en Puerto Stanley, por resultar justificado que fue medida de necesidad y de conveniencia para el servicio, atendidas las circunstancias especiales y críticas en que se encontraba la referida Fragata *Resolución*.

De Real Orden lo expreso a V.E. para conocimiento de esa Junta Consultiva. Dios, etc.

779

1867 marzo 15, Madrid.
Dirección de Armamentos del Ministerio de Marina a los capitanes generales de los Departamentos, etc.
Traslada Real Orden sobreseiendo el caso de la fragata Resolución *y quedando incólume el honor de su comandante Carlos Valcárcel.*

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

Madrid, 15 de marzo de 1867.

Fecho al Capitán General del Departamento de Cádiz.
» al Capitán General del Departamento de Ferrol.
» al Capitán General del Departamento de Cartagena.
» al Comandante General del Apostadero de la Habana.
» al Comandante General del Apostadero de Filipinas.
» al Comandante General de la Escuadra del Pacífico.
» al Comandante de la Estación Naval del Golfo de Guinea.
» al Brigadier de la Armada, D. Carlos Valcárcel.

E.S. Conformándose la Reina (q.D.g.) con el dictamen de la Junta de Asistencia celebrada en esta Corte para examinar las causas que ocasionaron los descalabros y demás incidentes ocurridos a la Fragata *Resolución* al doblar el Cabo de Hornos, en su navegación desde el Callao a las Islas Malvinas en el mes de Junio último, a tenor de lo prevenido en el artículo 36, título 2º, tratado 2º, de las ordenanzas generales de la Armada de 17 y 3, puesto que del examen de los cuadernos de bitácora, y diarios del Comandante y Oficiales, no resulta mérito para ulteriores procedimientos, se ha dignado resolver S.M. el sobreseimiento en este asunto, quedando incólume el buen concepto del referido Comandante, Brigadier de la Armada D. Carlos Valcárcel y justificadas sus disposiciones en las críticas circunstancias porque atravesó.

De Real orden lo expreso a { V.E. / V.S. / V.M. } para su conocimiento.

Dios guarde, etc.
Al Presidente de la Junta Consultiva de la Armada.
Igual.
De Real Orden lo expreso a V.E. para conocimiento de esa Corporación.
Dios guarde, etc.

780

1867 marzo 18, Madrid.
Junta Consultiva de la Armada al ministro de Marina.
Acusa recibo de la Real Orden que aprueba el contrato entre los comandantes de la fragata Resolución *y del buque danés* Peter Fordt.

JUNTA CONSULTIVA DE LA ARMADA

Excmo. Sr.:

He recibido la Real orden de 15 del actual, por la que ha tenido a bien S.M. aprobar el contrato celebrado entre el Comandante de la Fragata *Resolución* y el Capitán de la danesa *Peter Fordt* para utilizar este buque como Hospital.

Lo que tengo el honor de manifestar a V.E. en debida contestación.
Dios guarde a V.E. muchos años.
Madrid, 18 de Marzo de 1867.

Excmo. Sr.

Antonio Estrada.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

781

1867 marzo 24, Cartagena.
José de Ibarra, capitán general del Departamento de Cartagena al ministro de Marina.
Acusa recibo del sobreseimiento de la investigación sobre los incidentes de la fragata Resolución *en el cabo de Hornos.*

CAPITANIA GENERAL
DE MARINA

Departamento de Cartagena

Excmo. Sr.:

Por la Real orden de 15 del corriente, a que tengo el honor de contestar, quedo impuesto de cuanto S.M. (q.D.g.) se ha servido disponer al resolver se sobresea en la sumaria formada por los incidentes ocurridos a la fragata *Resolución* en el Cabo de Hornos.

Dios guarde a V.E. muchos años.
Cartagena, 24 de marzo de 1867.

Excmo. Sr.
José de Ybarra.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

782

1867 abril 6, bahía de San Simón.
Comandante de la fragata Numancia *al jefe de la Estación naval inglesa en el cabo de Buena Esperanza, Comodoro Sir Henry Caldwell.*
Informa que el único propósito de la fragata para fondear en San Simón es el de proveerse de carbón.

En la bahía de San Simón

En 6 de Abril de 1867

Al Jefe de la Estación Naval inglesa en el Cabo de Buena Esperanza, Comodoro Sir Henry Caldwell.

Señor = He tenido el honor de recibir vuestra comunicación fecha de hoy participándome las instrucciones que el gobierno de S.M. Británica ha dado con el objeto de observar una estricta actualidad durante las hostilidades existentes entre España y las repúblicas del Perú y Chile. = La arribada de esta fragata a la bahía de San Simón no ha tenido otro objeto que el de proveerse de carbón y víveres necesarios para seguir viaje al punto de su destino, y tan luego como concluya de verificarlo dejará este puerto. Lo que tengo el honor de participaros conforme a los deseos expresados en vuestra citada comunicación. = Dios, etc.

Folio 260 vuelto.

En 7 de abril de 1867

Al Jefe de la Estación Naval Inglesa en el Cabo de Buena Esperanza, Comodoro Sir Henry Caldwell.

La cantidad de carbón contratada para proceder a su embarco en el día de mañana es de 1.050 toneladas. = El tiempo que puede emplearse en esta operación no debe pasar de 13 días, laborables. Antes deben quedar terminadas las pequeñas reparaciones de máquina que se verifican: así es de inferir que del 21 al 22 del corriente pueda este buque hacerse a la mar. = Dios, etc.

Folio 260 vuelto.

783

1867 abril 9, bahía de San Simón.
Comandante de la fragata Numancia *al ministro de Marina.*
Acusa recibo de la orden de dirigirse a Río de Janeiro para reunirse con el comandante general de la Escuadra del Pacífico, informando de las dificultades encontradas para conseguir carbón.

E. S.: Al siguiente día de mi llegada a este puerto en 5 del corriente he recibido las Reales órdenes de 4 y 19 de enero y 5 de febrero, quedando enterado por la última que debo dirigirme al Puerto de Río de Janeiro navegando con toda precaución militar para ponerme allí a las órdenes del Excmo. Señor Comandante General de la Escuadra del Pacífico. En la misma fecha he recibido la comunicación del Comodoro Comandante en Jefe de las fuerzas navales inglesas en esta colonia participándome las reglas a que ha resuelto ajustar la neutralidad el gobierno inglés en sus puertos y hay una que expresa no podrá tomarse carbón en ninguno antes de esperar el plazo de 3 meses de haberlo recibido en el mismo u otro cualquiera de los pertenecientes al dominio de S.M.B.; así es que creo difícil conseguirlo en Santa Helena, escala que verifico en cumplimiento de la Real orden citada, por si el gobierno de S.M. al prevenirla se ha reservado enviar allí instrucciones, pero que retarda, sin duda, la incorporación de este buque a la Escuadra, pues sólo la duda de tomar carbón en Santa Helena, me hará hacer sólo a vela la mayor parte de esta travesía, siendo la mejor precaución para la siguiente conservar cuando menos fuegos retirados.

Estando esta tripulación ansiosa de arribar a la Península y trayendo además este buque un transporte de 83 hombres en los que se encuentran algunos tan cansados como los que pertenecieron a la fragata *Triunfo*, he creído oportuno reservar la noticia hasta nuestra salida a la mar por más que el conseguir esta reserva obligue en parte a no extender los acopios tanto como sería de desear; pero no saldrá este buque con menos de 4 meses de pan y

3 de los demás géneros de la ración; habiendo hecho en este puerto sobre 1.000 toneladas inglesas de carbón. = Quedo impuesto de la conducta que debo observar en el caso de no encontrar la Escuadra en Janeiro. = Espero estar en movimiento antes del 20 no habiendo medio de que entreguen carbón en día festivo, lo que adelantaría 3 días la operación.

Bahía de San Simón, 9 de Abril de 1867.

Folio 283 vuelto.

784

1867 abril 17, San Simón.
Comandante de la fragata Numancia *al ministro de Marina.*
Informa sobre el estado del buque y de haber visto anunciada en un periódico francés la llegada de la Escuadra a Montevideo el 12 de diciembre.

Excmo. Señor Ministro de Marina.

E. S.: Ayer 16 ha llegado la mala de Europa y no he recibido ninguna correspondencia oficial. Por el vapor que salió de ésta el 10 tuve el honor de acusar a V.E. el recibo de las Reales órdenes de 4 y 19 de enero y de 5 de febrero, y anunciar que podría dejar este puerto antes del 20 para dar cumplimiento a la última, lo que verifico hoy a pesar de haber visto anunciada en el «Journal des Debats» la llegada de nuestra escuadra a Montevideo el 12 de Diciembre, pues no puedo considerar exacta esta noticia cuando el Gobierno de S.M. no tenía conocimiento de ella el 5 de febrero que redactó la última de las citadas Reales órdenes. Este buque saldrá hoy si concluye de meter el carbón que lleva fuera de pañoles; si no lo verificará mañana. = En la visita de esta mañana hay cuatro hombres con un principio muy benigno de viruela, y uno con sarampión de mal carácter. No he tenido que hacer uso de la autorización que ha tenido a bien V.E. acordarme para levantar fondos en ésta, restando de la cantidad recibida en Manila para carbón y frescos sobre 30.000 pesos fuertes de los que he dispuesto emplear 14.000 para satisfacer a esta dotación la paga del mes corriente a fin de que puedan atender de algún modo a los gastos de rancho. Disposición que someto a la aprobación de V.E. como también la de haber suministrado carne fresca al equipaje con el principal objeto de economizar la del repuesto de víveres para la mar. Dios, etc.

Bahía de San Simón, 17 de abril de 1867.

Folio 284.

785

1867 mayo 1, puerto James (Santa Elena).
Comandante de la fragata Numancia *al ministro de Marina.*
Informa de la salida de San Simón y del agravamiento de los casos de viruela existentes a bordo.

Excmo. Señor Ministro de Marina.

E. S.: Aprovecho la salida de la fragata española *Lloret*, que espero adelante el correo que no saldrá hasta el 27. Según tuve la honra de manifestar a V.E. en comunicaciones de 9 y 17 del pasado, desde Bahía Simón el 18 me hice a la mar y con vientos favorables he llegado a esta rada en la tarde del 29, conservando 900 toneladas de carbón. Los enfermos de la viruela habían aumentado al número de seis llegando a ésta con sólo uno grave que ha fallecido anoche: los cinco restantes están fuera de peligro. Esta circunstancia ha impedido que se me de entrada a libre plática en esta isla. Su gobernador el Almirante Elliot ha venido lleno de atenciones al costado de este buque a manifestarme lo que sentía verse obligado a tomar esta medida. = Mañana habrá embarcado este buque sobre 180 toneladas de carbón y se pondrá en movimiento con destino al Puerto marcado en Real orden de 5 de febrero último, no teniendo hasta ahora como se había penetrado V.E. por lo que llevo dicho suficiente importancia la viruela para proceder con arreglo a lo prevenido en el párrafo 4.º de la misma soberana resolución. = No he recibido en este puerto más correspondencia oficial que el duplicado de la Real orden dos veces citada. = Dios, etc.

Puerto James (Santa Helena), 1.º de mayo de 1867.

Folio 284 y vuelta.

786

1867 mayo 18, Río de Janeiro.
Comandante de la fragata Numancia *al ministro de Marina.*
Informa sobre el estado del buque y la limpieza de sus fondos.

Excmo. Señor Ministro de Marina.

E. S.: Según tuve la honra de manifestar a V.E. desde la rada de Batavia, ni allí ni en Manila habían podido los buzos reconocer y dirigir la limpieza de los fondos de este buque y lo que había perdido en su marcha esperaba yo lo recuperase el día en que pudiese verificarse en buen Puerto. Este fue el de Simón en Bahía falsa donde se trabajó durante seis días, y al dejarlo no parecía haberse obtenido un resultado satisfactorio, si bien no podrá formarse juicio en atención a haber salido este buque 3 ½ pies más calado de proa que ninguna otra vez debido esto, sin duda, a la calidad del carbón,

el que también parecía ser algo difícil a la combustión. Por ambas razones consumí antes de llegar a Santa Elena lo suficiente para meter en pañoles 170 toneladas New Castle y con esta mezcla sosteniendo perfectamente la presión y en buenas condiciones, hice la prueba con 5 calderas y su resultado de no poder sostener las 7 millas me probó que este buque había perdido próximamente 2 millas y aunque esto no sirvió sino para redoblar de actividad quedando completamente listos para combatir con el espolón, estaba persuadido que un solo monitor andando 10 millas y manejado con alguna serenidad podía poner este buque en un serio compromiso, pues colocándose por su popa a corta distancia, el atravesarse para contestarle con un fuego bajo todas probabilidades ineficaz, sería ser indudablemente herido por su espolón, y si se lograba atacarlo por la proa, lo que parece difícil teniendo él la superioridad de marcha, siendo al mismo tiempo mucho más corto haría su ciaboga en menos agua y a pesar del buen gobierno de ésta, evitaría siempre el golpe quedando a boca de jarro ambos buques en cuyo momento era mi esperanza, que nuestra artillería hiciera efecto sobre su torre; pero como se habrá penetrado V.E. la tal posición es muy difícil, si no imposible, el conseguirla mientras sea superior la marcha del enemigo. Para poder obtener datos fijos hice una segunda prueba con 7 calderas y su resultado entre 9 y 9 ½ millas si no completamente satisfactorio, era mejor de lo que debía esperarse en el 1.er ensayo. Creo inútil repetir en este Puerto la limpieza de los fondos y conociendo la clase de marisco que se adquiere por los buques de hierro en el Apostadero de Filipinas, dificulto que se desprenda con las aguas más dulces de Montevideo, donde sin embargo aprovecharé para pasar el escobillón los pocos días que la mar lo permita. = Dios, etc.

Río de Janeiro, 18 de Mayo de 1867.

Folio 284 vuelto y 285.

787

1867 Mayo 23, Río de Janeiro.
El comandante de la fragata Numancia *informa de su decisión de enviar a la Península cuanto antes a parte de la tripulación.*

En 23 de mayo de 1867

E. S.: He recibido la Real Orden de 8 de abril último y quedo impuesto de su contenido creyendo de mi deber hacer presente a V.E. que al anunciar a esta dotación en cumplimiento de R. Orden de 5 de Febrero último que este buque debía unirse a la Escuadra del General Méndez Núñez manifesté a la gente de transporte que conduce mi convicción de que serían enviados a España desde este puerto; ofreciéndoles que en el caso de no encontrarse

en él la Escuadra y haber buque que saliese directamente para la Península, yo tomaría esta determinación bajo mi responsabilidad. Al obrar así he tenido en cuenta: 1.º Que el Gobierno de S.M. al dictar la Real orden última citada no tenía aún noticia de este transporte y no podía por consiguiente proveer sobre su destino, y 2.º Que componiéndose en su mayor parte de marineros que pertenecieron a la fragata *Triunfo* y a otros buques de la Escuadra del Pacífico contando algunos de ellos más de dos años de cumplidos consideraba esta medida dictada por la justicia y la conveniencia recordando también que el mismo General al partir del Callao contestó a las reclamaciones de varios de ellos que los enviaba a Manila porque de allí podrían regresar más pronto al seno de sus familias que unidas al resto de la Escuadra. Por las razones expuestas me consideraba en el caso de aprovechar los primeros buques que saliesen para la Península; pero el Capitán de la barca *Mataró*, único que se hallaba en este caso pidió una cantidad exorbitante por el transporte. = Y esta gente que tan disciplinada en el sufrimiento como en el peligro no había dejado oír hasta entonces la menor reclamación se presentó manifestando que estaban la mayor parte dispuestos a abonarse su pasaje aunque pasase de 100 pesos fuertes por plaza. = No pudiendo admitir semejante proposición he resuelto enviar las que pueda en uno o dos buques portugueses que deben salir para Lisboa y que según me manifiesta el Cónsul llevaran sólo 25 pesos fuertes por individuo. = Lo que tengo el honor de participar a V.E. deseando merezcan su aprobación. = Dios, etc.

Folio 148 vuelto.

788

1867 mayo 23, Río de Janeiro.
Juan Bautista Antequera al ministro de Marina.
Acusa recibo de la Real orden de 22 de marzo de 1867 e informa del estado del buque y de la situación en que estará en el fondeadero de Montevideo.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

E. S.: Tengo el honor de recibir la Real orden de 22 de Marzo de 1867 y quedo impuesto de su contenido. Los deberes que me imponen la conservación del buque puesto bajo mi mando en las actuales circunstancias, la distancia que me separa del gobierno de S.M. y el conocimiento práctico de la localidad me conducen a manifestar a V.E. la posición de este buque en el fondeadero de Montevideo. Dos millas más afuera que los de mayor porte de las estaciones extranjeras, la corriente le mantiene atravesado a pesar de la fuerza de huracán de los pamperos y la cadena trabajando en ángulo recto sobre el escobén o espolón nos tuvieron en marzo de 1865 al hoy General Méndez Núñez y al que suscribe una noche entera sobre el castillo esperando el

momento en que faltaban y sin poder dar máquina en su ayuda, pues era casi recto el ángulo de los cables con la quilla. Faltando éstos, el fondo es de fango tan suelto, que no puede esperarse salvar las anclas, y a este buque no le restan más que tres, no habiendo podido reemplazar aún la que perdió en el Callao. Supuesto el caso de quedar este buque con su máquina en acción y desamarrado bajo un pampero en este fondeadero, su posición es bien difícil, pues en las primeras horas que sopla este viento no se ven generalmente las farolas, ni pueden servir de guía las sondas, pues las aguas bajan y suben con tal desigualdad que fondeado este buque en la fecha citada donde marca nuestro plano más de 6 brazas (bajamar) y, aseguraba el práctico, no faltaría agua se llegó a tocar ligeramente, ofreciendo temores a su Comandante, pues aunque el fango es muy suelto, el gran peso de este buque y el tener separado su hélice sólo pocos centímetros de la cara baja del marco podría ocasionarle una avería irreparable: así es que fondearé a mi llegada donde marca el plano 6 ⅔ o sea, dos millas más al Sur de donde se verificó entonces. Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas y que la mente del Gobierno de S.M. no puede ser la de aventurar este buque más en que en un caso extremo creo hasta ahora lo más acertado consultar oficial y reservadamente con nuestros Ministros en aquellas Repúblicas y si no consideramos absolutamente indispensable la constante permanencia de este buque en aquel fondeadero regresar a éste antes de un mes permaneciendo listos para dirigirme a aquél al primer aviso, mientras el Gobierno de S.M. en vista de lo expuesto resuelve lo más acertado. = También debo hacer presente a V.E. que, a causa de las citadas sondas menores que las marcadas en el plano, se consideró entonces que este buque no debía nunca atravesar sobre el banco que será un sitio de impunidad, como todo el espacio hacia la costa del Puerto, para cualquier buque enemigo mientras permanezca éste sólo en aquel fondeadero. Antes de terminar el mes se habían concluido las empaquetaduras y pequeñas reparaciones que se hacen en la máquina. El reemplazo de uno de los cilindros de la bomba de la sentina de la máquina que resultó completamente roto no tendrá tiempo de verificarse, y por si no lo pudieran fundir en Montevideo dejo las plantillas para que lo hagan en este Arsenal. = El 19 oficié por un buque de guerra inglés a nuestro Ministro en el Uruguay, anunciándole mi llegada y que me dirigiría en breves días sobre aquel Puerto, donde según me ha manifestado nuestro Ministro en este Imperio se han calmado mucho los temores de nuestro comercio, que desaparecerían a la noticia de mi llegada a este Puerto. Puede decirse no existe ya hoy ningún enfermo de viruelas, pues los convalecientes están ya en comunicación con el resto de la dotación. = Dios, etc.

Río de Janeiro, 23 de Mayo de 1867.

Folio 285 y vuelta.

789

1867 mayo 31.
Juan Bautista Antequera a Méndez Núñez.
Comunica la salida de la barca española Mataró *hacia la Península con parte de la tripulación.*

En 31 de mayo de 1867

E. S.: Habiéndose convenido el Capitán de la barca española *Mataró*, de quien hablé a V.E. en comunicación de 23 del corriente, a llevar a Cádiz los marineros que se le embarcaran a razón de 30 duros por plaza, saldrá de este Puerto en los primeros días del entrante con 63 marineros, 3 soldados y 5 individuos de la clase de oficiales de mar y maestranza el que menos con 16 meses de cumplido a excepción de algunos declarados inútiles en el Apostadero de Filipinas y otros que según los médicos de este buque, no sólo lo están sino que peligra su existencia con permanecer a bordo. Queda aún con exceso de dotación este buque. Al tomar la resolución expresada he tenido en cuenta las razones que tuve el honor de manifestar a V.E. en la comunicación citada y el parte del facultativo de este buque que remito en comunicación separada, pues perteneciendo al transporte casi todos los individuos de referencia y habiéndose iniciado en ellos la viruela, puede ser conveniente su separación de este equipaje y aun la menor cantidad de gente para que no se repita esta epidemia en mayor escala. = También he concedido su pase a la Península al Piloto graduado de Alférez de Navío Don Francisco Madrid, que venía de transporte y que también cumplido seguía devengando sueldo sin ser necesario para el servicio. = Dios, etc.

Folio 149.

790

1867 junio 1.
Juan Bautista Antequera a Méndez Núñez.
Eleva instancia informada del capitán de navío de Ingenieros D. Eduardo Iriondo.

En 1.º de junio de 1867

E. S.: El Capitán de fragata de Ingenieros Don Eduardo Iriondo no queriendo abandonar este buque de su destino no ha cedido hasta última hora a las instancias de los médicos aconsejándole pasar al interior de la Península para restablecer su salud. He creído de justicia acceder a la instancia que informada elevo en copia a manos de V.E. Sólo se le ha abonado una paga de avances y su pasaje en barco de vela. Todo lo que pongo en el superior conocimiento de V.E. esperando merecer su aprobación.

Folio 149 y vuelta.

791

1867 junio 1.
Juan Bautista Antequera a Méndez Núñez.
Informa de la salida del buque hacia el puerto de Montevideo.

En 1.º de junio

E. S.: Terminadas las reparaciones de máquina y provisto de carbón y víveres, dejo este Puerto en el día de la fecha con dirección a Montevideo. Por los Almirantes norteamericano, francés e inglés que han llegado sucesivamente procedentes de aquel Puerto, he sabido no había en él ningún motivo de alarma para nuestro comercio. = Dios, etc.

Folio 149 vuelto.

792

1867 junio 23, Río de Janeiro.
Juan Bautista Antequera al ministro de Marina.
Informe del comandante de la fragata Numancia *sobre la conveniencia de utilizar maquinistas nacionales.*

Aunque en la sumaria a que hago referencia en comunicación adjunta no aparece hasta ahora a mi juicio más que falta de celo en el primer maquinista, creo de mi deber hacer presente a V.E. la conveniencia de que las máquinas de los buques de esta especie se pongan desde luego en manos de maquinistas nacionales con preferencia a las de los buques de madera, las que pueden manejarse con sus velas y no representan la fuerza, ni tienen la importancia de los de esta clase. Como desde la salida del Callao en Mayo del año anterior se creía próximo el regreso a la península de este buque, me reservaba para entonces manifestar al Gobierno de S.M. que desde el principio de su campaña nos ha probado la experiencia que estas máquinas en manos aventureras pueden traer consecuencias funestas, sobre el malestar constante, siempre en perjuicio del servicio, que producen en buques de tanto personal las distintas nacionalidades de gentes por lo general sin educación. = En Manila gestioné lo posible para que se encargase de esta máquina el primer maquinista español Contreras, primero entonces de la *Berenguela;* pero parece que el estado de su salud no le permitía soportar este trabajo. Ayer me he visto obligado a conceder su separación a un primero francés de los que me inspiraba más confianza y quedando compuesta la dotación de un primero italiano, un segundo inglés y otro id. francés, y los demás, terceros y cuartos, españoles he preferido no reemplazar la plaza a hacerlo con un portugués. = Dispénseme, V.E., que entre en estos detalles para poner de manifiesto las dificultades que podrían evitarse conseguido el objeto que motivan estas observaciones. = Dios, etc.

Río de Janeiro, 23 de junio de 1867.

Folio 285 vuelto y 286.

793

1867 junio 27, Madrid.
El ministro de Marina al capitán general del Departamento de Cádiz.
Envía copia de la carta dirigida al comandante general de la Escuadra del Pacífico por D. Luis Fery, comandante de la goleta Covadonga.

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

Madrid, a 2 de Junio de 1867.

Al Capitán General del Departamento de Cádiz. San Fernando.

Excmo Sr.:

Sin perjuicio del parte oficial que a su llegada a ese Departamento, debe dar el Comandante que fue de la Goleta *Covadonga,* Teniente de Navío D. Luis Fery, sobre el combate que tuvo por resultado la pérdida de este buque, el cual encabezará el proceso que ha de formársele en el mismo, con arreglo a ordenanza, remito a V.E. de Real orden copia de la carta documentada que en 20 de Diciembre de 1865 dirigió al Comandante General de la Escuadra del Pacífico, a fin de que obre en las actuaciones a los efectos que correspondan.

Dios, etc.

794

1867 junio 29, Madrid.
El ministro de Marina al capitán general del Departamento de Cádiz.
Envía copia de la carta remitida por el comandante general de la Escuadra del Pacífico al comandante de la goleta Covadonga *con las instrucciones para cumplir su misión en el puerto de Coquimbo.*

Dirección de Armamentos

Madrid, a 28 de junio de 1867.

Al Capitán General del Departamento de Cádiz. San Fernando.

E. S. = Remito a V.E. de Real orden copia de la carta número 1.075 de 15 de Noviembre de 1865 del Comandante General de la Escuadra del Pacífico con que acompaña las instrucciones que en 2 del mismo mes dio al Comandante de la goleta *Covadonga* para su comisión al Puerto de Coquimbo, así como el cumplimiento que aquella obtuvo; con el fin de que sirva como antecedentes en el proceso que se instruirá en ese Departamento al Teniente de Navío D. Luis Fery, Comandante que fue del expresado buque, y al propio tiempo de continuación a la soberana resolución fecha de ayer referente a este asunto.

Dios, etc.

795

1867 junio 28, Madrid.
El ministro de Marina al capitán general del Departamento de Cádiz.
Envía copia de la carta del comandante general de la Escuadra del Pacífico dando cuenta del apresamiento de la goleta Covadonga.

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

Madrid, a 28 de Junio de 1867.

fho. Al Capitán General del Departamento de Cádiz. San Fernando.

E. S. = Por continuación a lo que se le tiene manifestado en Reales órdenes de ayer y hoy referentes al proceso que ha de empezar a instruirse en ese Departamento al Teniente de Navío Comandante que fue de la goleta *Covadonga* Don Luis Fery, tan luego como se presente en el mismo, acompañó a V.E. de orden de S.M. copia de la carta del Comandante General de la Escuadra del Pacífico de 30 de Noviembre de 1865, dando cuenta del apresamiento del citado buque por la corbeta chilena *Esmeralda* para que obre a los efectos correspondientes en el referido proceso.

Dios, etc.

796

1867 julio 23.
El comandante de la fragata Numancia *informa del estado de su buque y tripulación y de las últimas noticias sobre los revolucionarios peruanos adquiridas durante su estancia en Montevideo.*

En 23 de julio

E. S.: Como tuve el honor de manifestar a V.E. en comunicación de 9 del pasado este buque quedaba listo para ponerse en movimiento esperando en este Puerto la llegada del Excmo. Señor Comandante General de la Escuadra que no creo puede demorarse ya. Según las últimas noticias recibidas del Pacífico la Escuadra peruana salía de Valparaíso con destino aparente al Puerto de Coquimbo pero en realidad se creía fuese a las costas del Perú, en previsión de los acontecimientos a que puede dar lugar el desembarco del general Castilla. Un telegrama anuncia la muerte de este Caudillo, pero en la opinión de nuestro Señor Ministro en el Uruguay esta noticia debe acogerse con reserva. = También comunica el telégrafo que los pueblos de Arequipa, Moquegua y Arica seguían el movimiento revolucionario de Castilla y que las baterías de este último habían hecho fuego sobre el vapor Peruano

Tumbes. = Los enfermos hoy existentes en el hospital ascienden a 52. La mayor parte de las enfermedades cuyo alivio no podía conseguirse a bordo se obtiene sin gran trabajo en el hospital que está perfectamente montado y en muy buena situación. A bordo se observa el mejor régimen de alimentos para el equipaje, y por indicación de los médicos bajan diariamente a paseo un cierto número de ranchos. = Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. en cumplimiento de mi deber. = Dios, etc.

Folio 150 vuelto y 151.

797

1867 agosto 26, San Ildefonso.
Director de Asuntos Políticos al ministro de Marina.
Remite comunicación dirigida por al cónsul de España en el Havre al comandante de la goleta de guerra Caridad, *comunicando la llegada a ese puerto, desde Valparaíso, de la fragata francesa* Casimir Lequeller *con 115 marinos españoles a bordo.*

MINISTERIO DE ESTADO

Dirección de los Asuntos Políticos

Exmo. Sr.:

El Cónsul de España en el Havre dirigió al Comandante de la goleta de guerra *Caridad* con fecha veinte del actual, la siguiente comunicación:

«El Comisario de esta inscripción Marítima me dice con fecha de hoy lo que traducido literalmente copio. = Tengo el honor de participar a V. que la fragata francesa *Casimir Lequeller,* entrada hoy en este puerto, ha conducido de Valparaíso 115 pasajeros militares y marinos españoles que pongo a su disposición y de los cuales es adjunta lista. Otro pasajero igualmente embarcado en este buque ha fallecido en la mar el 22 de julio último. Dirijo a V. adjunta una copia del acta de defunción del mismo. Lo que traslado a V. con inclusión de la partida de fallecimiento citada, legalizada por el referido Comisario de esta inscripción marítima y la firma de este funcionario legalizada por mí. En cuanto a la lista de que se hace mención, debiendo V. tener otra idéntica en su poder que le habrá sido entregada por el Comandante de la *Covadonga,* sírvase V. proceder a su confrontación y estando de acuerdo, devolvérmela, manifestándome si el número de individuos, que desde luego dispongo, pasen del bordo de la fragata *Casimir Lequeller* al de la goleta de su digno mando, se halla conforme y en este caso expre-

sármelo de oficio en justificación del recibo y entrega de los mencionados individuos que, según las órdenes que V. tiene del Gobierno de S.M. ha de transportar a España. Llamo la atención de V. sobre el primer piloto Alférez graduado Don Daniel Sánchez, el cual ha de dar de baja de la mencionada lista en virtud de dirigirse directamente a Madrid por la vía de Tierra para cumplir, según dice, una Comisión de servicio.

Y habiendo contestado a este oficio el Comandante de la goleta *Caridad* hallarse conforme la lista formada por el Capitán de la fragata francesa *Casimir Lequeller* con la que obraba en su poder, así como de darse por entregado del número de individuos en ella expresado, salió dicho buque del puerto del Havre con su tripulación y gente de transporte a las dos de la tarde del día 22, dirigiéndose al del Ferrol.

De Real orden lo digo a V.E. para su conocimiento y efectos correspondientes.

Dios guarde a V.E. muchos años.
San Ildefonso, 26 de agosto de 1867.

L. Arrazola.

Sr. Ministro de Marina.

798

1867 noviembre 13, San Fernando.
El Marqués de San Gil, capitán general del Departamento de Cádiz al ministro de Marina.
Remite instancia del teniente de navío D. Luis Fery, comandante que fue de la goleta Covadonga, solicitando la aprobación de los gastos que en ella menciona.

CAPITANIA GENERAL
DE MARINA

Del Departamento de Cádiz

Señora:

Las circunstancias en que se encontró colocado el Teniente de Navío D. Luis Fery, prisionero en Santiago de Chile, con toda la oficialidad y tripulación de la goleta *Covadonga* que fue de su mando, la gran conveniencia de dar ocupación a la última, para que no languideciese en el ocio y como cuestión de higiene para la misma, cree el Director que suscribe que justifican sobradamente la medida que bajo su responsabilidad tomó el citado Fery de crear en el cuartel donde se les tenía confinados una escuela de instrucción primaria que entretuviese a todos de una manera tan útil, tan beneficiosa para su salud y para su desarrollo intelectual. Pudiera V.M. si lo tiene a bien, aprobar el proceder del promovente en este particular y disponer se admitan en cuenta de gastos los doscientos cincuenta y tres Escudos, ochocientas setenta y tres milésimas, a que ascienden los que originó la creación y entretenimiento de la referida Escuela.

V.M. no obstante, resolverá lo que sea más conveniente y justo.

Madrid, a 16 de Noviembre de 1867.

José Martínez Viñalet.—Rubricado.

Exmo. Sr. Ministro de Marina.

Exmo. Sr.:

Tengo el honor de dirigir a manos de V.E. para su superior conocimiento y resolución de S.M. la instancia que promueve el Teniente de navío D. Luis Fery y Torres Vildosola, Comandante que fue de la goleta *Covadonga* aprobación de los gastos que durante estuvo prisionera la dotación de aquel buque, dispuso hacer para proporcionarse los útiles indispensables al establecimiento de una Escuela en que la tripulación y guarnición del mismo aprendiesen, bajo la dirección de los oficiales Guardias marinas, lectura, escritura y aritmética.

Dios guarde a V.E. muchos años.
San Fernando, 13 de Noviembre de 1867.

Exmo. Señor.

El Marqués de San Gil.— Rubricado.

Señora:

Don Luis Fery y Torres Vildosola, teniente de navío de la Armada y Comandante que fue de la goleta *Covadonga* P.A.L.R.P. de V.M. expone:

Que deseando durante el cautiverio de la dotación de aquel buque dar a sus tripulantes una ocupación que al mismo tiempo que impidiese la desmoralización consiguiente a un ocio prolongado, les reportase utilidad conocida, y teniendo en cuenta las varias reales disposiciones en que se recomienda muy eficazmente que se procure proporcionar a la tropa y marinería de los buques los tan necesarios conocimientos de instrucción primaria, de que con tanta frecuencia carecen, se creyó autorizado para decidir que, de los fondos de que podía disponer, se invirtiesen las cantidades necesarias para proporcionarse los útiles indispensables al establecimiento de una escuela, lo cual se llevó a efecto; y bajo la dirección de los oficiales y guardias marinas aprendieron los soldados y marineros, en su mayor parte, lectura, escritura y aritmética.

Los gastos hechos en ésto y que ascienden a doscientos cincuenta y tres escudos ochocientas setenta y tres milésimas, han sido presentados en cuenta documentada por el Alférez de navío Don Víctor M.ª Concas y Palau, encargado de la cuenta y razón, mas como sobre ella dice el Señor Director de Contabilidad en fecha seis de Noviembre del presente año, «que no puede ser data hasta que V.M. se digne aprobar la cuenta de gastos expresada».

A V.M. suplica se digne darle su Real aprobación cuya gracia espera alcanzar del magnánimo corazón de V.M. cuya vida guarde Dios dilatados años.

San Fernando, doce de noviembre de mil ochocientos sesenta y siete.

Señor

A.L.R.P. de V.M.

Luis Fery.— Rubricado.

799

1867 noviembre 14, San Fernando.
El Marqués de San Gil, capitán general del Departamento de Cádiz al ministro de Marina.
Remite instancia del teniente de navío D. Luis Fery, comandante que fue de la goleta Covadonga, solicitando la aprobación de los gastos que en ella menciona. Acompaña informe de José Martínez Viñalet de 20 de noviembre.

CAPITANIA GENERAL
DE MARINA

Del Departamento de Cádiz

M.º de M.ª

Dirección de Armamentos

Señora:

El Director que suscribe del mismo modo que en nota separada ha aconsejado a V.M. la aprobación de los gastos hechos por el Comandante de la goleta *Covadonga* para instalar una escuela de instrucción primaria con que entretener útil y provechosamente a su dotación durante su largo cautiverio en Santiago de Chile, considera que pudiera V.M. servirse aprobar igualmente los que comprende esta carta, toda vez que está justificada en la forma debida su inversión y ascienden en totalidad a cincuenta y cuatro pesos y setenta y cinco céntimos. V.M. no obstante resolverá lo más conveniente.

Madrid, a 20 de Noviembre de 1867.

José Martínez Viñalet.
Rubricado.

Excmo. Sr.:

Tengo el honor de dirigir a manos de V.E. para su superior conocimiento y resolución que sea del Real agrado la instancia documentada que a S.M. eleva el Teniente de navío, Comandante que fue de la goleta *Covadonga* D. Luis Fery y Torres Vildosola, en solicitud de Real aprobación de los gastos que expresa.

Dios guarde a V.E. muchos años.

San Fernando, 14 de Noviembre de 1867.

Exmo. Sr.

El Marqués de San Gil.

Rubricado.

Dic. 20.

Como la nota
fecha en 1.º de enero de 1868.
Excmo. Sr. Ministro de Marina.—

Señora:

A los R. P. de V.M. Don Luis Fery y Torres Vildosola, Teniente de Navío de la Armada y Comandante que fue de la goleta *Covadonga* a V.M. con el más profundo respeto expone:

Que durante su cautiverio en Chile, habiendo sido agregado al depósito de prisioneros el 2.º Piloto graduado de Alférez de Fragata D. Juan González Cepeda, que había sido apresado en la fragata inglesa *Thalaba* que conducía víveres para la Escuadra del Pacífico y puesto más tarde en libertad por creerle paisano, dejó un poder a Don Eduardo Llanos, español residente en Chile, para que siguiera actuando en la causa que contra dicha fragata se formaba.

Habiéndoseme presentado más tarde el dicho D. Eduardo Llanos con los tres recibos cuya copia acompaña, creí debía abonársele las cantidades en ellos expresadas, como previniendo de gasto legítimo hecho a favor de nuestra causa. Mas habiendo dicho el Sr. Director de Contabilidad, en oficio del seis del actual que no pueden ser data «por no haber precepto alguno que disponga el abono de las referidas cantidades». El exponente Suplica a V.M. se digne dar su Real aprobación a dicho abono.

Gracia que espera obtener del magnánimo corazón de V.M. cuya vida guarde Dios muchos años. San Fernando, trece de Noviembre de mil ochocientos sesenta y siete.

A los R. P. de V.M.

Señora:

Luis Fery y Torres Vildosola.

800

1868 enero 1, Madrid.
Director de Armamentos al capitán general del Departamento de Cádiz.
Transmite Real orden con la aprobación de los gastos efectuados por el teniente de navío D. Luis Fery durante su estancia en Santiago de Chile.

DIRECCION DE ARMAMENTOS

Madrid, a 1.º de Enero de 1868.

Al Capitán General del Departamento de Cádiz.

E. S.: La Reina (q.D.g.) se ha servido aprobar al Teniente de Navío D. Luis Fery y Torres Vildosola, Comandante que fue de la goleta *Covadonga,* la cuenta de los gastos que dispuso mientras la dotación de dicho buque estuvo prisionera en Santiago de Chile, para proporcionarse los útiles indispensables al establecimiento de una Escuela en que la referida dotación aprendiese bajo la dirección de sus oficiales y guardias marinas, lectura, escritura y aritmética, y asciende a doscientos cicuenta y tres escudos, ochocientas setenta y tres milésimas.

De Real orden lo expreso a V.E. para su conocimiento, efectos correspondientes, y como resultado de su carta n.º 2.906 de 13 de Noviembre último. Dios, etc.

801

1868 enero 1, Madrid.
Director de Armamentos al director de Contabilidad.
Traslada Real orden con la aprobación de los gastos efectuados por el teniente de navío D. Luis Fery durante su estancia en Santiago de Chile.

DIRECCION DE ARMAMENTOS

Al Director de Contabilidad.

Con esta fecha dice el Señor Ministro de Marina de Real orden al Capitán General del Departamento en Cádiz lo siguiente:

«E.S. La Reina (q.D.g.) .... de aquel país».

De igual Real orden, comunicada por el referido Sr. Ministro, y con inclusión de la cuenta que se menciona, lo traslado a V.S. para su conocimiento y efectos que correspondan en la Dirección de su cargo. Dios, etc.

El Director.— Rubricado.

Fery. Gastos que hizo estando prisionero.

802

1868 enero 1, Madrid.
Director de Armamentos al capitán general del Departamento de Cádiz.
Traslada Real orden con la aprobación de los gastos efectuados por el teniente de navío D. Luis Fery durante su estancia en Santiago de Chile.

DIRECCIÓN DE ARMAMENTOS

Madrid, a 1.º de enero de 1868.

Fº Al Capitán General del Departamento de Cádiz. San Fernando.

E.S. = La Reina (q.D.g.) se ha servido aprobar al Teniente de Navío Don Luis Fery y Torres Vildosola, Comandante que fue de la goleta *Covadonga,* la cuenta justificada que ha presentado ascendente a cincuenta y cuatro pesos y setenta y cinco céntimos invertidos en diligencias de la causa que se instruyó en Santiago de Chile contra la fragata *Thalaba,* apresada por un buque de guerra de aquel país. De Real orden lo expreso a V.E. para su conocimiento, efectos correspondientes y como resultado de su carta n.º 2.916 de 14 de noviembre último con que acompaña la expresada cuenta de gastos.

Dios, etc.

803

1868 abril 1, Madrid.
Director de Armamentos al capitán general del Departamento de Ferrol.
Transmite Real Orden para que cuando llegue la fragata Almansa *a ese puerto con su capitán Victoriano Sánchez Barcáiztegui, se le den a él y su tripulación las gracias, en nombre de S.M. y de su país.*

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

Madrid, a 6 de Abril de 1868.

Al Capitán General del Departamento de Ferrol.

E.S. = Próxima a llegar a ese Puerto la fragata *Almansa* que, procedente de Montevideo, se encuentra hoy en el Lazareto de Vigo en observación sanitaria y cuyo Comandante, el Capitán de Navío D. Victoriano Sánchez y Barcáiztegui, ha contribuido muy eficazmente a poner el pabellón nacional y la honra de la Marina a la altura que corresponde, secundado tan hábilmente por su segundo Comandante, oficiales de guerra y mayores, guardias marinas, maquinistas, oficiales de

mar y maestranza, guarnición y tripulación, cuyo valor y sufrimientos les han granjeado un nombre tan honroso y digno del aprecio y consideración del país al cual han servido llevando sus deberes de un modo tan satisfactorio, la Reina (q.D.g.) se ha dignado resolver que tan luego como llegue a ese Departamento la referida *Almansa,* y antes de procederse al desembarco de ninguno de sus individuos, pase V.E. a su bordo y, con las formalidades de ordenanza, les lea esta soberana resolución, y de a su dotación, en los términos que estime más conveniente, las gracias en nombre de S.M. y del país por su constancia y por el celo que en tan larga campaña han acreditado, correspondiendo tan cumplidamente a la confianza que la Reina y la Nación habían depositado en ellos, a fin de que antes de regresar a sus hogares lleven este nuevo testimonio de la gratitud de su país.

De Real orden la expreso a V.E. para su conocimiento, en el concepto, de que deseando S.M. dar a las tripulaciones procedentes del Pacífico una nueva prueba del aprecio en que tiene sus servicios, se ha servido asimismo disponer que a todos los individuos de mar que a su llegada soliciten licencia temporal para las provincias de sus matrículas, se les conceda desde luego, extendiéndola hasta el término de seis meses que les será abonable como servicio efectivo. Dios, etc.

804

1868 abril 6, Madrid.
Director de Matrículas al director de Armamentos.
Remite copia de la carta dirigida por el ministro de Marina al capitán general del Departamento de Ferrol, para que conceda licencias a los miembros de la tripulación del Almansa *que lo soliciten, embarcando en él la gente de depósito que sea necesaria para asegurar su salida a Cádiz.*

DIRECCION
DE MATRICULAS

Al Capitán General del Departamento de Ferrol dice el Sr. Ministro de Marina con esta fecha lo que sigue:

«Excmo. Sr.: La Reina (q.D.g.) ha tenido a bien disponer que a la llegada de la fragata *Almansa* a ese puerto, proceda V.E. a conceder licencias semestrales a los individuos de su tripulación que las soliciten y pertenezcan a esas matrículas, incluso los quintos marineros que se propongan permanecer en puntos más próximos a esa Capital que a las de los otros Departamentos; expidiendo también la licencia absoluta a los cumplidos de una y otra clase que se encuentren en el mismo caso. Mas como dicho buque deba salir en seguida para Cádiz, es también la Real voluntad disponga V.E. embarque en él la gente de ese depósito que se considere necesaria para que pueda hacer el viaje a su destino, donde se otorgarán las expresadas licencias a todos aquellos a quienes no se les hayan concedido por V.E. ateniéndose en todo lo demás a las reglas mandadas observar en soberanas disposiciones de 12 de octubre

y 3 de noviembre de 1866 de que ya esa Capitanía General tiene noticia. De Real orden lo digo a V.E. para su conocimiento y fines indicados».

Y de igual Real orden comunicada por el referido Sr. Ministro lo traslado a V.S. para noticia de esa Dirección de su cargo. Dios guarde a V.S. muchos años.

Madrid, 6 de abril de 1868.

El Director,
Ramón Topete.— Rubricado.

Sr. Director de Armamentos.

805

1868 abril, fragata Almansa, *lazareto de San Simón.*
Victoriano Sánchez Barcáiztegui al ministro de Marina.
Informa de su viaje a Vigo, en cumplimiento de las órdenes del comandante general de la Escuadra del Pacífico.

FRAGATA *ALMANSA*

Excmo. Sr.:

El Excmo. Sr. Comandante General de la Escuadra del Pacífico en oficio de fecha 23 de Enero me dijo entre otras cosas, lo siguiente:

«Listo de todo lo necesario el buque de su mando saldrá V.S. en el día de mañana para el puerto de Vigo a cuya Junta de Sanidad manifestará el estado sanitario de este puerto. Si allí le diesen a V.S. entrada saldrá sin detenerse para el Ferrol poniéndose a las órdenes del Excmo. Sr. Capitán General del Departamento. Si le hiciesen quedar de cuarentena, la cumplirá V.S. saliendo después para el referido Departamento. En uno y otro caso dará V.S. cuenta de su llegada al Excmo. Sr. Ministro de Marina. Nada tengo que decir a V.S. respecto a derrota que hará de la manera más conveniente».

En cumplimiento de la anterior disposición, al amanecer del 24 con vapor en tres calderas, puse en movimiento la máquina dirigiéndome para fuera del Río, y rebasada la Isla de Lobos, seguí el rumbo al E. dando todo aparejo y parando la expresada máquina a las 6 de la mañana del 25.

Con vientos variables continué hasta el paralelo de 24° S. donde la constancia de los del N. me obligaron a correrlo, desde el 4 de febrero hasta el 17, por el meridiano de 17° O.

Después de tres días de ventolinas variables se entabló el 20 la brisa por el E. y E.NE. cortando la equinocial por los 17½° el día 2 de Marzo a máquina con dos calderas cuyos hornos se habían encendido el día antes por quedarse calma. El día 5 entablada la brisa del NE. me puse a la vela dejando los fuegos retirados en una caldera para rellenar la aguada. Las brisas del NE. nos llevaron hasta el trópico que cortamos el 16 por 32° de longitud y las del E. y ENE. nos obligaron a pasar al O. de las Azores reconociendo la Isla del Cuervo el día 24. Continuamos ciñendo mura al E. los vientos escasos hasta el día 29 que en el paralelo de 46°, 30' y en 12° de longitud se quedó calma. Dicho día se encendieron los hornos de tres calderas y se puso en movimiento la máquina con la cual y las velas de cuchillo ceñimos el viento fresco con mar gruesa del E.SE. y E. hasta el 2 del presente que se encendió la cuarta para tomar el puerto de Vigo, en el día. A las 3½ de la tarde recibí la visita de Sanidad y a las 4½ fondeé en el Lazareto donde me han impuesto diez días de observación.

Se han efectuado durante la navegación los ejercicios indispensables para conservar la gente en su buena instrucción marinera y militar.

Los Guardias Marinas han tenido diariamente academia de todas las materias que cursan en el Colegio, instrucción marinera y se han dedicado con aprovechamiento a toda clase de observaciones astronómicas.

El buque ha seguido demostrando sus excelentes condiciones marineras, aunque su andar ha disminuido algo por lo sucios que deben estar sus fondos.

La salud en general ha sido inmejorable, habiendo fallecido dos individuos de marinería de tisis pulmonar y un pasajero que se embarcó grave de hidropesía de pecho.

Se hicieron varias fumigaciones a la salida del Río de la Plata, se oreó cuanto encerraban los pañoles y se suministró zumo de limón a la gente los días que permanecimos en la zona tórrida.

Averías no ocurrió ninguna de consideración, lo que no es de extrañar por la bondad de los tiempos que han reinado, si bien los vientos fueron tan escasos que nos obligaron a hacer todo el viaje en bolina, desde la salida del Plata a la entrada de este Puerto.

Lo que tengo el honor de manifestar a V.E. remitiendo adjunto estado de entrada para que desde luego pueda enterarse de las necesidades del buque.

Dios guarde a V.E. muchos años. A bordo de la fragata *Almansa* en el Lazareto de San Simón, de abril de 1868.

Excmo. Sr.

Victoriano Sánchez.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.— Madrid.

806

1866 abril 17, Ferrol.

Francisco de Paula Pavía, capitán general del Departamento de Ferrol al ministro de Marina. Comunica la llegada de la fragata Almansa *y el cumplimiento de la Real Orden de 6 de abril.*

CAPITANIA GENERAL DE MARINA
DEL DEPARTAMENTO DE FERROL

Excmo. Sr.:

A las 4 de la tarde de ayer fondeó en esta ría la fragata de guerra *Almansa* del mando del Capitán de navío D. Victoriano Sánchez y Barcáiztegui procedente de Montevideo y Vigo, en cuyo último punto y en su Lazareto de San Simón ha hecho observación sanitaria.

Inmediatamente que dejó caer el ancla y en obedecimiento de la Real orden de 6 del corriente pasé a su bordo acompañándome el Comandante General de los arsenales, todos los Jefes del Departamento, el Gobernador militar de la plaza y otras personas de distinción; y congregada la tripulación en el alcázar, les di lectura de aquel regio mandato, expresándoles seguidamente en breves palabras el aprecio de S.M. y el reconocimiento de la Patria por las virtudes y conducta que habían demostrado en los mares del Pacífico, concluyendo con tres vivas a la Reina Nuestra Señora que fueron calurosamente contestados por la valiente y sufrida dotación de la fragata.

A la salida me saludó a la voz y al cañón con sujección a ordenanza.

He dispuesto se repueste de combustible acordando a los oficiales, guarnición y tripulación las licencias que S.M. tiene dispuesto y dejando el buque en disposición de que dentro de breves días emprenda su navegación al puerto de Cádiz.

Todo lo que tengo el honor de hacer presente a V.E. para su superior conocimiento.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Ferrol, 17 de abril de 1868.

Excmo. Sr.

Francisco de P. Pavía.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

807

1868 abril 17, Ferrol.

Francisco de Paula Pavía, capitán general del Departamento de Ferrol al ministro de Marina. Traslada oficio del comandante de la fragata Almansa *referente a su estada en Vigo y travesía a este puerto, acompañando su estado de entrada.*

CAPITANIA GENERAL DE MARINA
DEL DEPARTAMENTO DE FERROL

Excmo. Sr.:

El Comandante de la fragata *Almansa* en oficio de ayer me dice lo siguiente:

Resuelto por minuta rubricada en 21 de Abril de 1868.

«Excmo. Sr. = Cumpliendo lo dispuesto por S.M. al salir de observación, me dirigí al fondeadero de Vigo donde dejé caer el ancla a las 3½ de la tarde del día 12. = El recibimiento de este buque, que tengo el honor de mandar, de las Autoridades, distintas corporaciones civiles y militares, de la matrícula y de todo el vecindario de la expresada ciudad, fue en extremo entusiasta y afectuoso; y en los días sucesivos se repitieron las demostraciones de estimación general que no atribuyo más que a los buenos y fraternales sentimientos de nuestros compatriotas a quienes al terminar su campaña arriban a la querida Patria con la conciencia satisfecha, pero en la firme persuasión de no haber hecho más que cumplir con lo que la Reina y ella tiene derecho a exigir de sus servidores. = No sabiendo cómo corresponder a tan finas atenciones por la premura del tiempo para dirigirme a este Departamento, saludé con el pabellón y quince cañonazos a la ciudad de Vigo al zarpar de sus hospitalarias playas, y como el expresado saludo al cañón no es de los prevenidos en las Reales ordenanzas con arreglo a las mismas efectuaré el abono correspondiente a la Hacienda del valor de la pólvora, esperando merezca la superior aprobación de V.E. y del gobierno de S.M. = En la navegación no ha ocurrido novedad particular, los vientos han sido duros del N.E. obligándome a encender la 4.ª caldera para poder ir avante, particularmente durante la noche, y a las cuatro de la tarde he dado fondo en este puerto. = Lo que tengo el honor de manifestar a V.E. incluyendo adjuntos los correspondientes estados de entrada».

Y con inclusión del estado de entrada lo traslado a V.E. dejando a su conocida y recta justificación, decidir el punto y consultar a S.M. lo que estime conveniente sobre el saludo que el Comandante se vio en el caso de hacer a la ciudad de Vigo para

corresponder dignamente a los obsequios y deferencias que le había tributado un pueblo leal y entusiasta por las glorias nacionales.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Ferrol, 17 de Abril de 1868.

Excmo. Sr.

Francisco de P. Pavía.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

MINISTERIO DE MARINA

Dirección de Armamentos

Madrid, a 21 de Abril de 1868.

Al Capitán General del Departamento de Ferrol.

E. S. Impuesta la Reina (q.D.g.) con satisfacción por la carta de V.E. número 747 de 17 del corriente, de las señaladas pruebas de patriótico entusiasmo que la población de Vigo ha dado al Comandante, oficiales y tripulación de la fragata *Almansa* durante su permanencia en dicho puerto, y de la Correspondencia del Comandante de este buque a las distinciones de que fueron objeto, se ha dignado resolver S.M. que la pólvora invertida en el saludo al cañón de que trata la mencionada carta, se abone en cuenta de consumos sin que se haga cargo a nadie por ello.

Es también la voluntad de S.M. se dirija a V.E. a las autoridades de Vigo expresándoles en su Real nombre todo lo que estima la prueba de acrisolado patriotismo que ha dado en esta ocasión al prodigar tan señaladas atenciones a la dotación de un buque al cual tanta parte de gloria cupo en el memorable 2 de Mayo de 1866.

Lo expreso a V.E. de Real orden para su conocimiento, efectos correspondientes, y por resultado de su mencionada carta.

Dios, etc.

808

1868 junio 1, Madrid.
Ramón Topete, director interino de la Dirección de Personal al Director de Armamentos.
Traslada Real Orden remitida por el ministro de Marina al capitán general del Departamento de Cádiz, sobre el proceso seguido contra el teniente de navío D. Luis Fery y sus oficiales por el apresamiento de la goleta Covadonga.

El Sr. Ministro de Marina dice en Real orden de hoy al Capitán General del Departamento de Cádiz lo que sigue:

DIRECCION DE PERSONAL

El Presidente del Tribunal Supremo de Guerra y Marina en 23 de Mayo ppdo. me dice lo siguiente. = Dada cuenta a este Tribunal Supremo de la adjunta causa remitida por el Capitán General de Marina del Departamento de Cádiz, instruida al Teniente de navío D. Luis Fery y Torres Vildosola y alféreces D. Julio Gurrea y Gurrea, D. Juan Jácome y Pareja y D. Joaquín Cincúnegui y Marco, con motivo de su comportamiento durante el combate y rendición de la goleta *Covadonga* a la corbeta chilena *Esmeralda* en las aguas del Pacífico la mañana del 26 de Noviembre de 1865, estimó oír a los fiscales; en cuya virtud el Militar, en censura del día 3, a que suscribió el togado el 21 del mes de Abril ppdo. ha expuesto lo que sigue:

Este proceso ha sido instruido en averiguación de la conducta observada por el Comandante y oficiales de la goleta *Covadonga* en el combate que con la corbeta chilena *Esmeralda* sostuvieron el 26 de Noviembre de 1865 y del que resultó la rendición del primer buque al 2.º = Antes de entrar en la narración del suceso, parece conveniente hacer una ligera reseña de la fuerza y condiciones de ambas naves, para la más exacta apreciación de la conducta de los procesados. La *Covadonga* es una goleta rasa de borda como todos los buques de su clase, y por lo tanto, dominada por la mayor elevación de obras muertas de su contraria, lo que daba a ésta para una lucha al abordaje, una superioridad incontrastable. El artillado de la goleta se reducía a dos obuses de 20 centímetros, montados en coliza en el centro, con un sector de fuegos de 46 grados, 23 a cada lado de la perpendicular a la quilla y dejando indefensos, a popa y a proa, otros dos sectores de 134 grados cada uno. El deplorable estado de sus calderas, casi desfondadas por el trabajo de una larga campaña, no le permitía una velocidad mayor de 5 a 6 millas por hora; por último, la tripulación se componía de 125 hombres. = La *Esmeralda* es una corbeta de hélice de batería corrida; según las declaraciones que obran en el proceso, su artillado consistía en 18 cañones de a 32 y 2 más de bronce, cuyo calibre no se expresa; la tripulación en 300 a 350 hombres y su andar

era superior en dos o tres millas por hora al máximo que llegó a desarrollar su contraria. Tal fue la inmensa desproporción de fuerzas con que tuvo lugar el desgraciado encuentro de 26 de Noviembre de 1865.

Aquella mañana navegaba la *Covadonga* a máquina de Coquimbo a Valparaíso, de cuyo último puerto distaba unas 300 millas: el viento era flojo; bastante la mar de proa; los horizontes calmosos por fuera y la tierra corrida por babor como a cinco millas de distancia. A las nueve de la mañana cantó el tope una fragata de vapor de guerra por la amura de estribor, navegando de vuelta encontrada; a poco rato se pudo detallar su aparejo y se observó que usaba masteleros de juanete sin espiga para sobres cual lo llevaban las corbetas peruanas *Unión* y *América;* y convendrá quizá advertir que las hostilidades con el Perú no se rompieron hasta dos meses después si bien sus buques debían ya en aquella época considerarse como sospechosos. = A unas cuatro millas de distancia, izó la *Esmeralda* el pabellón inglés y gobernó en demanda de la *Covadonga,* la que a su vez largó las insignias españolas e hizo zafarrancho de combate, disponiendo al mismo tiempo su Comandante que se cargase mayor peso a las válvulas de seguridad para obtener mayor andar, aun a trueque de las más graves consecuencias. Admitiendo el Comandante Fery la posibilidad de tener a la vista un enemigo disfrazado, mandó zafar ambas colizas a estribor, por cuyo costado pasó la *Esmeralda,* siempre escudada con su bandera inglesa y sin que se notase en ella el menor síntoma de próxima hostilidad; pues hasta tenía puestos los tapabocas de sus cañones; verdadero lujo de precauciones y disimulo en un buque de 20 cañones que iba a atacar a otro de dos tan sólo. Al llegar la *Esmeralda* a la aleta de la *Covadonga,* mete súbitamente sobre estribor, atravesándose por la popa de la goleta, le dispara una andanada y arría en seguida la bandera inglesa, sustituyéndola con la chilena. Hecha la primera descarga, orza la *Esmeralda* sobre la *Covadonga* y siguiendo su movimiento sobre estribor, le dispara la batería de babor: continúa alternativamente estas inflexiones sobre una y otra banda, sirviéndose de su superior andar para conservar su posición por la popa y aletas de la goleta, y haciéndole una descarga en cada una de sus guiñadas. = La *Covadonga,* mientras tanto, al ver la corbeta pasar por su popa, cambia las colizas a babor y mete sobre esta banda: antes de tener sus piezas en batería, recibe la primera descarga; observando la orzada de la *Esmeralda,* cree que viene al abordaje y envía a popa su primer trozo para rechazarlo; pero el enemigo conoce demasiado la ventaja que le da su superior artillería y marcha y, sobre todo, la posición que ha ocupado

al abrigo de un pabellón neutral: maniobra Fery a presentar el costado al enemigo sin poderlo conseguir, y después de otro infructuoso cambio de colizas a estribor, tiene que resolverse a dejar una pieza en cada costado dividiendo así su escasa artillería, y fingiendo movimientos, aprovechar los descuidos de su contrario para dirigirle alguno que otro disparo, habiendo sido el primero cuando ya había recibido la cuarta andanada. = En estas condiciones, la lucha no podía prolongarse mucho tiempo, y sólo a falta de destreza de la tripulación chilena, puede atribuirse que en 50 minutos de combate a tan corta distancia, no causaran más de 23 bajas en la dotación de la goleta, que inerme e indefensa, recibía descarga tras descarga sin poder contestar más que con tres disparos de cañón al fuego del enemigo. = Comprendió Fery que prolongar la lucha en tales condiciones era aumentar infructuosamente el sacrificio de vidas, sin la más remota esperanza de éxito: llamó a sus oficiales y les preguntó si en su conciencia creían haberse cumplido con lo que se debía al honor de la bandera: la contestación fue unánimemente afirmativa y entonces dictó una nueva orden: echar el buque a pique y arriar el pabellón. El segundo Comandante bajó a la máquina y se procedió a abrir todos los grifos; válvula del tubo de descarga y tapas del condensador; pero el corto tiempo de que pudo disponerse por la rápida presentación del enemigo a tomar posesión del buque no permitió que se consumara el intento; los maquinistas chilenos cerraron inmediatamente los grifos y válvulas y siendo corta la cantidad de agua que había invadido el buque, éste quedó en poder de los contrarios. No sucedió lo mismo con la correspondencia oficial, libros de señales y telégrafo que fueron arrojados a la mar antes de la llegada del enemigo a bordo. = Tal resultan los hechos en el proceso que se está examinando y en el que la verdad resalta de la perfecta conformidad de las declaraciones que lo componen. El Fiscal instructor hallando plenamente justificada la conducta del Comandante y oficiales de la *Covadonga,* pidió su libre absolución sin nota; y el consejo de guerra de oficiales generales reunido en San Fernando el 7 de febrero ppdo. falló en todo de conformidad con el dictamen fiscal, fallo que por su carácter ejecutorio fue desde luego llevado a debido cumplimiento. El Fiscal Militar ha consagrado a este proceso la preferente atención que se merece y en su detenido estudio funda su parecer, de que el apresamiento de la *Covadonga* fue un hecho desgraciado que no imprime mancha sobre su dotación ni sobre su bandera. El éxito el que suscribe no puede decir la victoria; el éxito de la *Esmeralda* no ha sido debido al número décuplo de sus cañones al triple de su tripulación, ni aun a la estratagema de

tomar posición bajo un pabellón neutral, estratagema que en este caso ha sido llevada a límites hasta ahora desconocidos; el éxito ha consistido en la gran superioridad de su marcha que le permitía moverse rápidamente para conservar su posición sobre la indefensa popa de la *Covadonga.* ¿Pudo impedir esto el Comandante Fery? Quizás lo hubiera conseguido, si en lugar de la sospecha, hubiese tenido la certidumbre de ser enemigo el buque que próximo a él pasaba; hay gran diferencia entre la maniobra recelosa del que sospecha, a la resuelta del que sabe a qué atenerse; del que al empezar la *Esmeralda* a meter sobre estribor para al parecer ponerse al habla y en realidad colocarse por la popa, hubiese metido también sobre estribor a la banda y tomado la iniciativa del ataque. Pero ¿cómo tratar como enemigo un buque que ostenta un pabellón neutral, que no presenta síntoma alguno de hostilidad hasta el punto de llevar puestos los tapabocas a sus cañones? De no haberlo verificado en los dos y medio a tres minutos que debió durar el movimiento de la *Esmeralda,* esa misma maniobra era la única que podía robar la popa de la goleta a la enfilación de los fuegos de su contraria: y vemos que Fery inició ese movimiento. Para apreciar hoy el resultado que se hubiese obtenido perseverando en él, necesario sería saber el tiempo que tarda la *Covadonga* en dar la vuelta redonda así como el andar exacto de la *Esmeralda* y su verdadera distancia a la goleta; aun con estos datos, el resultado no se obtendría sino aproximado. Y debe suponerse que no se presentaría favorable cuando, después de iniciado este movimiento, fue abandonado por Fery. = Queda pues la corbeta chilena ejercitando sus cabos de cañón en un blanco inerme; el equipaje de la *Covadonga* sufriendo con los brazos cruzados durante cerca de una hora el fuego del enemigo, y viendo caer 23 de sus compañeros, sin poder disparar más que tres cañonazos a su contrario; ni aun el recurso les queda de, sufriendo una hora más el fuego de la corbeta, dirigirse a embestir en la costa, porque ésta es cortada a pique, y el artículo 153, título 1°, tratado 3.° de las ordenanzas que éste previene, dice también, que cuando no haya un riesgo próximo de perecer el equipaje en el naufragio. Esta inacción forzosa, esta dolorosa impotencia, justifica la determinación de Fery y el dictamen de sus oficiales. Uno y otros, si no pueden presentarse con la aureola de los héroes, han cumplido plenamente con el deber que les trazan los artículos 151 y 153 del ya citado título y tratado de las ordenanzas generales de la Armada de 1793; y por ello, entiendo el que suscribe que procede se consulte a S.M. la aprobación del fallo recaído en el doble concepto de ejecutorio y justo, para su publicación y demás fines. Aquí daría el Fiscal militar por termi-

nada su censura, si el recelo de que el éxito alcanzado por el Comandante de la Escuadra, pudiese hacer algún prosélito, no le impulsara a estigmatizar la conducta del citado Jefe; poco de presumir es que esto suceda; pero la honra de las naciones cosa es tan delicada, que toda precaución parece poca para conservarla incólume. = Nuestras ordenanzas de la Armada autorizan el uso de banderas neutrales, pero prohiben bajo ellas el ataque. Todas las Marinas practican lo mismo: en todas el débil apela a este recurso para librarse de las garras del fuerte; el fuerte mismo para tomar una posición ventajosa respecto a su igual; pero no hay ejemplo de que se haya roto el fuego bajo otro pabellón que el suyo propio: estaba reservada esta triste prioridad al Comandante de un buque rápido, de 20 cañones, que atacaba a una goleta de escasa marcha, artillada con dos obuses. El fiscal militar cree cumplir con su deber provocando por parte de V.A. una declaración en que se consigue que el oficial español que imitase tan desleal conducta, se haría indigno de continuar vistiendo el honroso uniforme de la Armada. = Y conforme en todo el Tribunal con el dictamen de sus fiscales, ha acordado lo manifieste así a V.E. para la resolución que sea del Real agrado de S.M. = Y la Reina (q.D.g.) a quien he dado cuenta del preinserto dictamen, se ha dignado prestarle su Soberana aprobación en todas sus partes».

Y de igual Real orden comunicada por dicho Sr. Ministro, lo traslado a V.S. a los fines que convengan en esa Dirección de su cargo.

Dios guarde a V.S. muchos años.

Madrid, 1º de Junio de 1868.

El Director interino,

Ramón Topete.— Rubricado.

Sr. Director de Armamentos.

809

1868 junio 27, Ferrol.

Francisco de Paula Pavía, capitán general del Departamento de Ferrol al ministro de Marina.

Acusa recibo de la Real Orden de 6 de abril disponiendo que se den las gracias a la tripulación de la fragata Almansa.

CAPITANIA GENERAL DE MARINA
DEL DEPARTAMENTO DE FERROL.

Excmo. Sr.:

A los fines de su respectivo cumplimiento, he recibido la Real orden de 6 de Abril último disponiendo se den las gracias en nombre de S.M. y del país a la tripulación de la fragata *Almansa,* por la constancia y eficacia y celo que han demostrado en poner el pabellón nacional y la Marina a la altura que corresponde.

Y tengo el honor de participarlo a V.E. en acuse de recibo.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Ferrol, 27 de Junio de 1868.

Excmo. Sr.

Francisco de P. Pavía.— Rubricado.

Excmo. Sr. Ministro de Marina.

INDICE DE BUQUES

AFRICA, goleta española.— T.I, doc. 92.
AGUILA, fragata chilena apresada.— T.I, doc. 9. 70, 71 73 122, 274; T.II, 328.
ALABAMA, corsario confederado norteamericano.— T.I, 79, 104, 112; T.II, 424, 441, 502.
ALECIA ANNIS, buque inglés.— T.II, 530, 557.
ALICE WARD, fragata.— T.II, 391.
ALMANSA, comandante de la.— Véase: NAVARRO, Francisco de Paula hasta 6 de marzo de 1866; después SANCHEZ BARCAIZTEGUI, Victoriano.
ALMANSA, fragata española.— T.I, 154, 160, 204, 247; T.II, 302, 346, 347, 350, 355, 358, 359, 360, 362, 372 374, 392, 403, 406, 413, 414, 423, 429, 436, 442, 444, 449, 463, 474, 484, 485, 487, 488, 489, 490, 491, 499, 502, 503, 510, 511, 518, 519, 522, 533, 534, 558, 559, 560, 561, 567, 584, 586, 588, 589, 593; T.III, 690, 695, 698, 699, 700, 701, 704, 705, 706, 707, 709, 710, 711, 712, 714, 715, 716, 717, 719, 721, 723, 724, 725, 727, 729, 731, 736, 739, 741, 756, 758, 764, 804, 805, 806, 807, 809,
AMAZONAS, fragata peruana.— T.I, 5, 61, 67, 77, 97, 107, 189; T.II, 612, 613, 621, 647, 718; T.III, 718.
AMBERES, vapor español.— T.II, 367.
AMERICA, corbeta peruana.— T.I, 61, 63, 67, 107, 127, 202; T.II, 411, 442, 452, 457, 526; T.III, 718, 730.
ANDALUZA, goleta española.— T.I, 92.
ANIMOSA, goleta española.— T.III, 762.
ANNETTE, bergantín chileno apresado.— T.I, 82, 83, 88, 89; T.II, 412.
ANTONIO VARAS, vapor transporte chileno.— T.I, 12, 52, 56, 67, 210; T.II, 294, 452; T.III, 678.
ANUNCIACION FOMENTO, bergantín goleta.— T.I, 79.
APENRADE, barca prusiana.— T.I, 105.
APURIMAC, fragata peruana.— T.I, 1, 4, 61, 67, 77, 97, 107; T.II, 320, 452,; T.III, 613, 621, 634, 648, 651, 663, 676, 718.
ARAUCO, vapor chileno.— Véase: NESBANNOCK, vapor...
ARIADNA, fragata inglesa.— Véase: ARIANA, fragata...
ATACAMA, corsario chileno.— T.I, 112.
ATREVIDA, corbeta española.— T.III, 750.
AYSI, vapor inglés.— T.I, 171, N.° 4.
BARONESA, barca mercante italiana.— T.II, 524, 525, 527, 529, 531.
BAZAN, vapor español.— T.I, 92.
BEATRICE, barca inglesa.— T.I, 231, 254.
BERENGUELA, comandante de la.— Véase: MAC-MAHON Y SANTIAGO, José hasta 4 de enero de 1865 y después PEZUELA Y LOBO, Manuel.
BERENGUELA, fragata española.— T.I, 6, 8, 51, 58, 61, 64, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 84, 88, 97, 99, 100, 107, 124, 127, 130, 132, 133, 158, 159, 170, 171, 176, 187, 188, 203, 215, 221, 228, 258; T.II, 304, 320, 325, 346, 347, 348, 356, 357, 358, 359, 360, 362, 363, 369, 372, 399, 408, 411, 415, 417, 420, 482, 519, 569; T.III, 616, 621, 622, 624, 625, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 644, 661, 663, 665, 675, 682, 684, 688, 702, 724, 727, 731, 732, 734, 737, 739, 750, 792,
BLANCA, comandante de la.— Véase: TOPETE, Juan Bautista.
BLANCA, fragata.— T.I, 6, 16, 18, 21, 22, 51, 57, 61, 64, 65, 68, 82, 88, 89, 91, 93, 97, 107, 108, 111, 124, 127, 130, 133, 159, 171, 174, 187, 189, 197, 199,

201, 206, 220, 221, 228, 258, 272, 274: T.II, 283, 307, 308, 320, 323, 324, 325, 326, 346, 347, 351, 357, 360, 361, 362, 365, 369, 372, 374, 382, 386, 392, 403, 406, 412, 413, 414, 423, 429, 436, 441, 444, 447, 449, 462, 463, 519; T.III, 616, 619, 621, 622, 624, 625, 628, 629, 633, 634, 644, 651, 663, 675, 676, 682, 684, 688, 718, 727, 731, 739, 741, 743.
BLAS DE LEZO, vapor español.— Véase: LEZO, vapor...
BLASCO DE GARAY, vapor de ruedas español.— T.II, 507.
BOGOTA.— T.III, 652, 653, 655,
BOLIVAR, vapor venezolano.— T.II, 464, 470.
BOMBAY, vapor mercante inglés.— T.II, 599.
BORJA, vapor español.— T.I, 261; T.III, 616, 618, 634.
BRASILERO, pontón.— T.II, 474.
BRAVO, corbeta belga.— T.II, 309.
BROOKLYN, fragata americana.- T.II, 440, 474.
BULLDOG, buque inglés.— T.II, 424.
CABRALL, monitor brasileño.— T.II, 555.
CALDERA, clipper inglés.— T.I, 231, 254.
CALLAO, fragata peruana.— Véase: APURIMAC, fragata...
CAMALEON, corbeta inglesa.— T.I, 108, 133.
CANCILLER, bergantín español.— T.I, 79.
CARIDAD, goleta de hélice española.— T.I, 110; T.III, 797.
CARLOS V, crucero español.— T.III, 727.
CARMEN, fragata española.— T.I, 92.
CASIMIR LEQUELLER, fragata francesa.— T.II, 582; T.III, 797.
CATHARINA, barca prusiana.— T.I, 105.
CATHARINE, barca danesa.— T.I, 105.
CERVANTES, vapor mercante español.— T.I, 232.
CICLONE o CYCLONE, corbeta de pozo de hélice inglesa.— T.II, 441, 452, 480, 491 503, 516, 538, 556, 572.
CIRCE, goleta española.— T.III, 612, 621.
CLARA ROSALIA, fragata apresada.— T.II, 347, 351, 404.
CLODA, vapor de la Compañía Inglesa.— T.I, 5.
COLIN, vapor español.— Véase: COLON, vapor español.
COLOMBINE, corbeta inglesa.— T.I, 8, 108, 187, 210.
COLON, comandante del.— T.II, 469, 484, 485, 567; T. III, 754.
COLON, vapor español.— T.I, 204; T.II, 302, 377, 388, 421, 422, 423, 425, 434, 438, 449, 467, 468, 469, 484, 485, 495, 513, 548, 553, 560, 567; T.III, 726, 743, 744, 745.
COLON, vapor de guerra peruano.— T.I, 112; T.II, 361, 452, 519.
CONCEPCION, comandante de la.— T.II, 503, 510.
CONCEPCION, fragata española.— T.II, 429, 441, 451, 463, 474, 475, 502, 510, 522, 534, 748.
CONCORDIA, comandante de la.— T.II, 293.
CONCORDIA, goleta española.— T.I, 281; T.II, 287, 290, 293.
CONDE DE VENADITO, vapor español.— Véase: VENADITO, vapor...
CONSTANCIA, goleta chilena apresada.— T.I, 22, 74, 84, 111, 127, 144, 206, 274.
CONSUELO, comandante de la.— T.II, 533, 556, 561; T. III, 699, 700, 701, 705, 713, 716.
CONSUELO, goleta española.— T.I, 154, 247; T. II, 445, 475, 510, 533, 534, 543, 548, 556, 561; T.III, 695, 698, 699, 700, 701, 704, 705, 706, 707, 709, 710, 711, 713, 715, 716, 719.
COQUETTE, blockade runner confederado.— T.II, 523.
COQUIMBO, buque.— T.I, 232, 254.
CORDOVA, vapor inglés.— T.I, 205, 223.
CORNELIA, barca chilena apresada.— T.I, 74, 111, 127, 144, 171, 274.
CORONELLA, barca inglesa.— T.II, 308.
COURIEUX o COVRIEUX, goleta de guerra francesa.— T.II, 534.
COUSIÑO, vapor chileno apresado.— Véase: MATIAS COUSIÑO, vapor...
COVADONGA, comandante de la.— Véase: FERY Y TORRES VILDOSOLA, Luis.
COVADONGA, contador de la.— T.III, 613.

COVADONGA, goleta española apresada. T.I, 1, 6, 51, 57, 65, 68, 88, 97, 98, 107, 123, 124, 131, 159, 160, 161, 163, 189, 203, 205, 223; T.II, 295, 321, 331, 340, 435, 452; T.III, 603, 608, 610, 612, 613, 614, 615, 621, 629, 633, 642, 646, 647, 650, 651, 654, 655, 684, 688, 703, 714, 718, 763, 793, 794, 795, 797, 798, 799, 800, 801, 808.
CUBA, vapor norteamericano de línea.— T.II, 523.
CUERVO, bergantín goleta argentino.— T.II, 376.
CYCLONE, corbeta inglesa.— Véase: CICLONE, corbeta...
CHACABUCO, corbeta construida en Inglaterra.— T.II, 518.
CHALACO, vapor transporte peruano.— T.I, 218; T.II, 452, 476, 582; T.III, 613, 615.
CHATTANOOGA, barca borteamericana. T.II, 533.
CHEROKEE, vapor norteamericano adquirido para la Escuadra chileno-peruana. T.II, 439, 452, 456, 505, 517, 523.
CHEVREUX o CHEVEREUX, transporte de guerra francés.— T.I, 133.
CHIKAHOMONG, buque norteamericano. T.II, 523.
CHILE, vapor mercante.— T.I, 133.
DANIEL, barca chilena.— T.I, 54.
DART, goleta chilena.— T.I, 30, 112.
D'ASSAS, corbeta de guerra francesa.— T.II, 304.
DEERSLAYER, clipper inglés.— T.I, 231, 254; T.II, 309.
DELAWARE, brick barca inglesa.— T.I, 231, 254.
DEN BEHVENDIGE, bergantín goleta danés.— T.I, 105.
DERBY, bergantín norteamericano.— T.II, 345.
DESCUBIERTA, corbeta española.— T.III, 750.
DEVASTATION, vapor de guerra inglés.— T.II, 325, 347.
DOLORES UGARTE, fragata mercante peruana.— T.III, 646.
DOLPHIN, bergantín mercante inglés apresado.—T.I, 186, 221; T.II, 335, 351, 375, 404.
DOMITILA, barca italiana.— T.I, 74, 84, 124, 127; T.III, 663, 665, 672, 674, 676.
DOMITILA, capitán de la.— T.III, 669.
DON ANTONIO DE ULLOA, buque de hélice español.— T.I, 110.
DON JUAN, fragata belga.— T.I, 231, 254.
DON JUAN DE AUSTRIA, vapor de ruedas español.— T.I, 92.
DOROTEA, polacra española.— T.II, 378, 380.
DOS HERMANOS, buque apresado por la Escuadra española.— T.II, 384.
DUGUAY FROISIN, navío mixto francés.— T.III, 612.
E.T.L., barca chilena.— T.II, 373.
EDUARDO MARTINEZ, barca chilena apresada.— T.I, 51, 106, 111, 187, 220, 274; T.II, 347, 351, 391.
EGERIE, comandante del.— T.I, 108, 214; T.II, 318, 384.
EGERIE, pontón francés.— T.I, 107, 108, 214; T.II, 318, 384.
ELICEA, bergantín chileno apresado.— T.I, 9, 70, 71, 73, 122, 274; T.II, 328.
ELIZABETH, bergantín hamburgués.— T.II, 445.
ELVIRA, fragata italiana.— T.I, 231, 254.
EMMA, vapor norteamericano.— T.I, 104.
EMMA MARIA, barca hamburguesa.— T.I, 125.
ERCOLE, vapor de guerra italiano.— T.II, 463.
ESCALDUNA, buque transporte.— Véase: SCALDUNA, buque...
ESMERALDA, corbeta chilena.— T.I, 4, 7, 12, 13, 50, 51, 65, 68, 77, 95, 97, 107, 123, 159, 160, 161, 205, 223; T.II, 452; T.III, 666, 668, 676, 677, 681, 682, 683, 686, 688, 703, 704, 714, 795, 798.
ETNA, buque mercante.— T.II, 309.
FALCA, barca inglesa.— T.II, 309.
FALCON, transporte inglés contratado por la Escuadra española.— T.I, 53, 65, 170, 187, 215, 220; T.III, 644, 645, 647, 661, 663, 665, 672, 674, 676, 677, 678, 679, 682, 683.
FANNY LIND, bergantín goleta chileno apresado.— T.I, 111, 127, 144, 274.

FAVORITA, goleta española.— T.I, 92.
FERROLANA, corbeta española.— T.I, 110.
FETHIA, navío turco.— T.III, 744.
FLORINDA, pailebot chileno apresado.— T.I, 83, 144.
FORT DONELSON, buque.— Véase: ISABELA, buque.
FRANCISCO DE ASIS, vapor español.— T.I, 92.
FRANCISCO DE BORJA, transporte español.— T.II, 342.
FRASQUITA, polacra española.— T.II, 339.
GALATEA, vapor de guerra inglés.— T.II, 599.
GALIANO, bergantín español.— T.I, 103, 206; T.III, 626.
GENERAL D'HAUTPOUL, fragata francesa.— T.III, 615.
GENERAL O'HIGGINS, corbeta construida en Inglaterra.— T.II, 517.
GERONA, comandante de la.— T.I, 237, 279; T.II, 296, 398, 409.
GERONA, fragata española.— T.I, 147, 237, 256, 277, 278, 279, 281: T.II, 282, 284, 296, 398, 399, 403, 409, 441.
GLAMORGAN, barca inglesa.— T.II, 309.
GLEONE, fragata inglesa.— T.II, 560.
GLORIOSA, fragata inglesa fletada como transporte español.— T.I, 67, 74, 99, 100, 107, 172; T.III, 692, 694.
GODONCHINA o GOLONDRINA, barca inglesa.— T.I, 231, 254.
GOLONDRINA.— Véase GODONCHINA, barca...
GRAVINA, brick barca portuguesa.— T.I, 111, 145, 206, 274.
GREATHAM HALL, buque inglés.— T.II, 464.
GUADALQUIVIR, vapor español.— T.I, 92.
GUADIANA, goleta española.— T.I, 92.
GUARDIAN, clipper norteamericano.— T.I, 108, 130, 220, 221, 230; T.II, 411; T.III, 730.
GUAYAQUIL, barca mercante española.— T.I, 127, 171.
GUIDING STAR, fragata hamburguesa.— T.II, 582.
GUIPUZCOANA, barca francesa.— T.III, 668.
GUISE, bergantín peruano.— T.III, 612, 613.
HANNA FOUNES, barca inglesa.— T.I, 232.
HELEN o MISS HELLEN.— vapor de ruedas.— T.II, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 579, 580, 588, 589, 590, 597.
HENRIETTE, vapor de guerra adquirido por los chilenos en EE.UU.— T.II, 476, 523.
HEREDIA, barca.— T.III, 612, 615, 642.
HERNAN CORTES, comandante del.— T.II, 480.
HERNAN CORTES, vapor de ruedas español.— T.I, 92; T.II, 480.
HIS ROYAL HIGHNESS, fragata inglesa.— T.I, 231, 254.
HUARAS, vapor de guerra peruano.— T.I, 67; T.III, 612.
HUARKA, vapor peruano.— Véase: HUASCAR, monitor...
HUASCAR, monitor peruano.— T.I, 146, 156, 190, 238, 241, 242, 243, 245, 246, 250, 251, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 275, 280, 281; T.II, 284, 285, 286, 289, 290, 295, 301, 312, 313, 322, 329, 332, 374, 377, 378, 380, 388, 398, 407, 414, 452, 476, 479, 517, 518, 526, 539, 551, 553; T.III, 720.
HUELVA, goleta española.— T.I, 91.
HURRICANE, fragata mercante inglesa.— Véase: URRICANE, fragata...
INDEPENDENCIA, fragata blindada peruana.— T.I, 67, 129, 146, 156, 238, 241, 242, 243, 245, 246, 250, 251, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 275, 280, 281; T.II, 284, 285, 286, 289, 290, 295, 301, 312, 313, 322, 329, 332, 374, 377, 388, 398, 407, 414, 452, 476, 479, 517, 518, 539, 551; T.III, 720.
INDEX, vapor.— T.II, 572, 575, 576, 577, 588, 595.
INDIAN QUEEN, fragata inglesa.— T.I, 231, 254.
IQUIQUE, barca de guerra peruana.— T.III, 612, 613.

ISABEL LA CATOLICA, vapor español.— T.I, 32, 92.
ISABEL II, vapor de guerra español.— T.I, 147, 241; T.II, 441; T.III, 701.
ISABEL FRANCISCA, buque de hélice español.— T.I, 92.
ISABELLA, buque adquirido en Inglaterra para la escuadra chileno- peruana.— T.II, 452, 517, 523.
JIRAFA, buque.— Véase: ISABELLA: buque...
JOHANNA HEYDON, bergantín goleta hamburgués.— T.I, 105.
JUCA, vapor peruano.— T.I, 30.
JULIA, vapor inglés.— T.I, 127, 171.
JULIETA, corbeta de guerra norteamericana.— T.II, 474.
KAGANO-KAMI, gun boat norteamericano.— T.II, 583.
KEARSAGE, buque.— T.I, 1.
KENNEBEE, vapor de hierro de hélice.— T.II, 505.
KOPPA, clipper inglés.— T.II, 309.
LAKANDAME, corbeta de guerra norteamericana.— T.II, 474.
LADY FLORA, vapor de hélice inglés.— T.II, 503.
LANCASTER, fragata norteamericana.— T.I, 1; T.III, 613.
LEALTAD, fragata española.— T.I, 92.
LEANDER, fragata inglesa.— T.I, 5, 28, 107, 108, 125, 133; T.II, 365; T.III, 613, 621, 652.
LEON, vapor de ruedas español.— T.I, 92.
LERSUNDI, vapor de guerra peruano.— T.I, 30, 32, 67, 112; T.III, 612, 648, 649, 650.
LEZO, vapor español.— T.I, 92.
LIBERTY, vapor de línea norteamericano.— T.II, 523.
LIGERA, goleta española.— T.I, 92.
LIMEÑA, vapor de la Compañía inglesa.— T.I, 162, 212, 220; T.II, 325.
LOA, goleta de hélice peruana.— T.I, 1, 6; T.II, 347, 361, 362, 372, 452; T.III, 612, 621, 634, 716.
LOS HERMANOS, buque italiano.— T.II, 347.
LOTTA MARIA, transporte al servicio de la Escuadra española.— T.II, 347, 362.
LLORET, fragata española.— T.III, 785.
MADELINE, barca inglesa.— T.II, 309.
MAGDALENA, barca chilena apresada.— T.I, 83, 109, 127, 144, 206.
MAGICIENNE, fragata francesa.— T.II, 440, 449.
MAGIN, bergantín español.— T.I, 79.
MAIPU, corbeta chilena.— T.I, 12, 13, 50, 51, 77, 95, 107, 124, 160; T.III, 666, 668, 676, 677, 681, 682, 683, 686, 718.
MAIPU, transporte chileno.— T.II, 452.
MANUEL, bergantín español.— T.II, 377, 407.
MARGARITA, bergantín chileno apresado.— Véase: MARGARITA ADELAIDA, bergantín...
MARGARITA ADELAIDA, bergantín chileno apresado.— T.I, 84, 111, 127, 144, 171, 206, 274.
MARIA, fragata transporte hamburguesa.— T.I, 230; T.II, 324, 325, 362, 384, 394, 414, 440, 449, 463, 474; T.III, 775.
MARIA LUISA, vapor chileno.— T.I, 124.
MARIA SUSANA, bergantín chileno apresado.— T.I, 111, 144, 274.
MARIGALANTE, urca española.— T.I, 224.
MARQUES, transporte de la Escuadra española.— Véase: MARQUES DE LA VICTORIA, transporte...
MARQUES DE LA VICTORIA, comandante del.— Véase: CASTELLANOS Y CANALES, Francisco de Paula.
MARQUES DE LA VICTORIA, transporte de la Escuadra española.—T.I, 24, 34, 35, 36, 44, 48, 53, 60, 61, 62, 64, 67, 68, 74, 77, 84, 88, 89, 97, 100, 107, 109, 127, 130, 133, 171, 187, 188, 189, 203, 216, 220, 221; T.II, 347, 362, 384, 399, 415, 428, 482; T.III, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 644, 645, 647, 653, 654, 655, 661, 662, 663, 665, 667, 668, 670, 674, 676, 685, 690, 734, 738, 739, 774.
MARQUES DE WORCESTER, barca inglesa.— T.III, 752, 754.
MARTLET, barca inglesa.— T.II, 562, 563, 565, 586, 587, 593, 594, 598.

MATARO, barca española.— T.III, 787, 788.
MATAURA, barca inglesa contratada por la Escuadra española.— T.I, 220, 221; T.II, 324, 325, 362, 363, 384, 394, 415, 482; T.III, 732, 734, 750.
MATIAS COUSIÑO, vapor chileno apresado.— T.I, 8, 16, 69, 70, 74, 75, 84, 88, 94, 97, 100, 107, 109, 117, 127, 133, 144, 171, 185, 187, 189, 206, 221; T.II, 325, 347, 362, 368; T.III, 684.
MAULE, vapor chileno.— T.II, 452.
MERRY, transporte.— T.II, 436.
METEOR, vapor norteamericano.— T.I, 79, 104, 227, 258; T.II, 331, 502, 506, 511, 523, 536, 546, 550, 568, 569, 570, 571, 581, 583, 585, 599, 600.
MINSTREL, fragata mercante norteamericana.— T.III, 628.
MISS HELLEN, vapor de ruedas.— Véase: HELEN, vapor...
MOHIGAN, barca inglesa.—T.I, 231, 254.
MOHONGO, comandante del vapor.— T.I, 189.
MOHONGO, vapor norteamericano.— T.I, 107, 189, 212, 213; T.II, 325.
MONADNOCK, monitor norteamericano. T.I, 114.
MONITOR, buque norteamericano.— T.II, 347.
MONITOR, buque peruano.— T.I, 6; T.III, 613, 621, 622.
MUTINE, corbeta inglesa.— T.I, 8, 16, 17, 18, 28, 69, 75, 233, 272, 273.
N. AND E. GARDNER, fragata inglesa.— T.I, 231, 254.
NARCISSUS, fragata inglesa.— T.II, 440, 474.
NARVAEZ, corbeta.— T.III, 639, 640.
NASHVILLE, buque norteamericano.—T.I, 30.
NAUPHANTE, barca inglesa.— T.I, 96.
NAVAS DE TOLOSA, comandante de la.— T.II, 296, 487, 503, 512, 538.
NAVAS DE TOLOSA, fragata española.— T.I, 148, 279, 281; T.II, 284, 290, 296, 403, 429, 441, 451, 474, 475, 487, 489, 503, 512, 520, 522, 534, 538, 542, 560.
NELSON, navío inglés.— Véase: VICTORIA, navío inglés.
NEPTUNO, vapor español.— T.I, 92.
NESBANNOCK, buque norteamericano adquirido para la Escuadra chileno-peruana.— T.II, 452, 517, 523.
NEW-BOYS, bergantín inglés fletado como transporte de la Escuadra española.— T.I, 74, 82, 84, 88, 89, 100, 108, 170, 187, 189.
NICASIA, polacra española.— T.I, 79.
NIÑA, urca española.— T.II, 340.
NUMANCIA, comandante de la.— Véase: MENDEZ NUÑEZ, Casto hasta 12 de diciembre de 1866; después, ANTEQUERA Y BOVADILLA, Juan Bautista.
NUMANCIA, fragata española.— T.I, 10, 11, 12, 17, 20, 24, 25, 27, 34, 35, 41, 44, 45, 48, 50, 51, 53, 57, 65, 67, 68, 74, 77, 80, 84, 88, 89, 95, 97, 99, 100, 107, 109, 118, 124, 127, 130, 133, 137, 153, 167, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 182, 185, 186, 187, 188, 189, 203, 206, 212, 213, 214, 215, 217, 218, 219, 220, 221, 228, 258, 262, 269, 270; T.II, 288, 294, 304, 307, 308, 314, 317, 318, 319, 320, 321, 323, 324, 325, 346, 347, 348, 351, 357, 360, 361, 362, 363, 364, 369, 371, 372, 374, 379, 384, 399, 408, 411, 415, 420, 428, 442, 465, 475, 482, 519, 520, 569; T.III, 630, 634, 637, 639, 640, 643, 646, 647, 655, 668, 680, 689, 690, 695, 712, 716, 717, 718, 721, 722, 723, 724, 725, 727, 728, 729, 734, 739, 740, 747, 750, 751, 757, 768, 770, 772, 774, 777, 786.
NUMERO TRES, vapor.— T.III, 734.
NYACH, vapor de guerra norteamericano.— T.I, 187.
ODESSA, fragata transporte norteamericana. T.I, 220, 221, 230; T.II, 325.
OMED, vapor inglés.— T.I, 187.
ONONDAGA, monitor.— T.II, 536.
PACA, polacra española.— T.II, 380.
PACIFICO, vapor.— T.II, 551; T.III, 651, 674.
PAITA, vapor inglés.— T.I, 187; T.II, 555.
PALLAS, comandante. de la.— Véase: Touet, A.
PALLAS, fragata francesa.— T.I, 28; T.II, 306; T.III, 650.

PAMPERO, corbeta chilena.— T.II, 452, 517; T.III, 773.
PANZACOLA, corbeta norteamericana.— T.II, 534, 560.
PAQUETE DEL MAULE, vapor transporte inglés apresado.— T.II, 325, 362, 374, 384, 404, 408, 410, 418,; T.III, 726.
PAQUETE DE LA SERENA, transporte chileno apresado.— T.I, 83.
PASTORA, escampavía española.—T.I, 192.
PATAGONIA, barca inglesa apresada.— T.I, 21, 125, 199; T.II, 336, 365, 386.
PATIÑO, vapor transporte español.— T.II, 399.
PEDRO, barca chilena apresada.— T.I, 63. 64, 107; T.III, 663, 665, 672, 676, 778.
PEPITA VICTORINA, bergantín español.— T.II, 377, 407.
PERLA, pontón español.— T.I, 224.
PERU, barca inglesa.— T.I, 231, 254.
PETER, goleta hamburguesa.— T.I, 125.
PETER FORDT, fragata mercante danesa.— T.II, 469; T.III, 738, 745, 752, 753, 758, 775, 778, 780.
PHILIPPE AUGUST, brick barca francesa.— T.I, 214.
PIZARRO, vapor español.— T.I, 92.
PONCAS, cañonera de hélice, adquirida en EE.UU. para la Escuadra peruana.— T.II, 452, 517, 523.
POTOWA, vapor norteamericano.—T.II, 346.
POWHATAN, vapor norteamericano.— T.II, 555.
PRETORIA, buque blindado peruano.— T.II, 452.
PRINCE ALFRED, barca inglesa.— T.I, 231, 254.
PRINCESA DE ASTURIAS, comandante de la.— Véase: SOSTOA Y ORDOÑEZ, Rafael.
PRINCESA DE ASTURIAS, fragata española.— T.I, 32, 92, 148, 279, 281; T.II, 284, 290, 296.
PRINCIPE ALFONSO, buque correo español.— T.I, 92.
PRINCIPE HUMBERTO, comandante del. Véase ACTON, G.
PRINCIPE HUMBERTO, buque escuela italiano.—T.I, 28, 107, 108, 187; T.III, 650, 703.
QUITO, vapor.— Véase: CHALACO, vapor.
R.M.D., bergantín chileno apresado.— T.I, 74, 84, 109, 125, 127.
RANSIES, cañonera de EE.UU.— T.III, 724, 726.
RESOLUCION, comandante de la.— Véase VALCARCEL Y USEL DE GUIMBARDA, Carlos.
RESOLUCION, fragata española.— T.I, 2, 5, 30, 51, 57, 64, 67, 68, 97, 98, 107, 108, 124, 130, 133, 170, 187, 188, 205, 215, 220, 221, 223, 240; T.II, 316, 320, 323, 325, 326, 346, 347, 357, 360, 361, 362, 369, 372, 403, 406, 413, 414, 421, 423, 426, 427, 429, 436, 437, 438, 441, 445, 447, 448, 463, 468, 469, 474, 484, 485, 488, 489, 493, 503, 510, 515, 519, 520, 521, 522, 540, 543, 544, 551, T.III, 603, 608, 610, 612, 613, 614, 621, 626, 627, 629, 632, 642, 644, 676, 696, 718, 727, 738, 739, 741, 743, 744, 745, 746, 751, 753, 754, 755, 756, 758, 759, 760, 763, 765, 766, 767, 769, 771, 775, 776, 778, 779, 780.
RESOLUCION, maestre de víveres de la.— T.II, 519, 544, 545.
RETTIMO, vapor de ruedas.— Véase: HELEN, vapor...
RICARDO, barca hamburguesa.— T.I, 125.
RODRIGO, bergantín español.— T.II, 373.
ROSALIA, fragata apresada.— Véase: CLARA ROSALIA, fragata...
ROSSE OF ENGLAND, buque inglés de carga.— T.I, 231, 254.
SACRAMENTO, vapor mercante americano.— T.III, 621.
SACHACA, vapor de guerra peruano.— T.I, 67; T.II, 347, 452, 519, 539, 551; T.III, 612, 613.
SALABANY, buque de carga.— T.II, 309.
SAN CARLOS, vapor inglés.— T.III, 652, 653.
SAN FRANCISCO DE BORJA, vapor español.— Véase: BORJA, vapor...
SAN QUINTIN, vapor transporte español. T.I, 130, 204; T.II, 342, 346, 374, 384, 398, 403, 524, 527, 531; T.III, 616, 618, 634.

SAN SALVADOR, vapor.— Véase: INDEX, vapor...
SANTA LUCIA, buque de hélice español.— T.I, 92.
SANTA MARIA, urca española.— T.II, 340.
SANTA TERESA, buque de hélice español.— T.I, 261.
SANTIAGO, vapor de línea.— T.I, 108; T.II, 517.
SARAH, buque de carga.— T.II, 309.
SAVANNAH, vapor de acero.— T.II, 536.
SCALDUNA, buque transporte.— T.III, 676.
SCIOTO, cañonera.— Véase: PONCAS, cañonera...
SEBASTIAN GOMAR, brick barca española.— T.II, 339.
SEHALCLIS o SCHALDIS, fragata hamburguesa.— T.I, 231, 254.
SHEAMWATER, goleta inglesa.— Véase: SHEARWATER, goleta...
SHEARWATER, comandante de la.— T.II, 347, 362, 411, 519; T.III, 613, 727.
SHEARWATER, goleta inglesa.— T.II, 347, 362, 411, 519; T.III, 612, 679, 709, 727.
SIRENA, buque de hélice español.— T.I, 92.
SOUTH AMERICA, paquete americano.— T.II, 380.
SPITEFUL, comandante del.—Véase: FLETCHER, capitán...
SPITEFUL, vapor de guerra inglés.— T.II, 421, 426, 448, 468, 469; T.III, 738, 744, 746, 751, 760, 761, 765, 771, 775.
ST. MARY, corbeta norteamericana.— T.I, 28; T.III, 612, 613, 644.
STONEWALL, buque inglés.— T.I, 190.
SUECA, fragata.— T.I, 187.
SUSANA, bergantín apresado.— T.I, 127.
SUTLEY, fragata de guerra inglesa.— T.I, 187, 240; T.II, 318, 321, 325.
SWANSEA, barca inglesa.— T.I, 231, 254.
TALCA, barca inglesa.— T.I, 231, 254; T.II, 621.
TAMES, buque.— T.II, 517.
TAMPICO, transporte al servicio de la Escuadra española.— T.II, 316.
TECUMSEK, transporte.— T.II, 505.
TELEGRAPHE, buque francés.— T.I, 214.
TETUAN, fragata blindada española.— T.I, 261; T.II, 346, 374, 384, 398, 399, 403, 441, 451, 459, 460, 475, 520, 553.
THALABA, fragata inglesa.— T.II, 582; T.III, 799, 802.
THERESE, barca hamburguesa.— T.I, 105.
THETA, buque de carga.— T.I, 231, 254.
THOMAS DANIEL, barca inglesa.— T.I, 231, 254.
TITANA, vapor de hélice.— T.II, 599.
TONGOY, bergantín goleta chileno apresado.— T.I, 9, 70, 71, 73, 122, 127, 144, 206, 274; T.III, 684.
TORNADO, vapor.— T.II, 441, 480, 487.
TRANSPORTES de la Escuadra española:
N.º 1 = MATIAS COUSIÑO.
N.º 2 = PAQUETE DEL MAULE.
N.º 3 = UNCLE SAM.
TRIBUNE, fragata de guerra inglesa.— T.I, 187.
TRINIDAD, comandante de la.— T.II, 510, 543.
TRINIDAD, urca española.— T.I, 160; T.II, 288, 374, 399, 403, 414, 429, 440, 444, 449, 474, 510, 521, 522, 540; T.III, 698, 712, 769.
TRITON, corbeta blindada de vapor inglesa.— T.II, 409, 440, 449.
TRIUNFO, fragata española.— T.II, 316; T.III, 603, 608, 612, 614, 621, 642, 783, 787.
TUMBES o TUMBEZ, vapor de guerra peruano.— T.I, 112; T.II, 358, 360, 361, 362, 452, 519; T.III, 612, 613, 668, 727, 796.
TURIA, vapor español.— T.I, 190.
TUSCARORA, vapor de guerra norteamericano.— T.I, 114; T.II, 325.
UCAYALI, vapor de guerra peruano.— T.I, 67; T.II, 612.
ULLOA, buque de hélice español.— Véase: DON ANTONIO DE ULLOA, buque...
UNCLE SAM, vapor mercante norteamericano.— T.I, 218; T.II, 325, 362, 374, 404.
UNION, corbeta peruana.— T.I, 61, 63, 67, 107, 127, 202; T.II, 384, 411, 452, 457; T.III, 668, 718, 730, 808.
UPLAND, buque de carga.— T.II, 309.

URRICANE, fragata mercante inglesa.— T.I, 239.
VALDIVIA, vapor transporte chileno.— T.II, 452.
VALENZUELA CASTILLO, fragata mercante chilena apresada.— T.I, 35, 53, 63, 64, 67, 74, 77, 78, 84, 100, 109, 127, 171, 206; T.II, 411; T.III, 651, 663, 676, 691, 708, 730.
VALPARAISO, buque.— Véase: NESBANNOCK, buque...
VALPARAISO, vapor de línea.— T.I, 187.
VANDERBILT, vapor de guerra norteamericano.— T.I, 114; T.II, 343, 347, 372.
VASCO NUÑEZ, vapor español.— T.I, 92.
VASCO NUÑEZ DE BALBOA, vapor español.— Véase: VASCO NUÑEZ, vapor...
VASCONGADA, barca transporte española.— T.I, 35, 53, 57, 67, 74, 84, 99, 100, 109, 127, 170, 171; T.II, 391; T.III, 661, 663, 676.
VASCONGADA, capitán de la.— Véase: MANDALUNIZ, Julián.
VAVAO, transporte peruano.— T.I, 77.
VENADITO, vapor español.— T.I, 92.
VENCEDORA, comandante de la.— T.III, 625, 639, 640, y también: AUBAREDE Y BOUYON, Serafín hasta 5 julio 1864; NAVARRO Y MORGADO, Joaquín hasta 26 diciembre 1865; después PATERO Y CHACON, Francisco.
VENCEDORA, goleta española.— T.I, 5, 6, 28, 30, 51, 57, 68, 96, 97, 107, 108, 122, 127, 130, 167, 171, 187, 188, 206, 220, 221, 258; T.II, 320, 323, 325, 328, 347, 355, 356, 358, 360, 362, 372, 399, 411, 415, 482, 519; T.III, 603, 612, 616, 624, 628, 631, 634, 639, 640, 642, 644, 727, 731, 732, 734, 739, 750.
VENECIA o VENETA.—Véase: VENETIA.
VENETIA, barca chilena apresada.— T.I, 9, 71, 73, 122, 274; T.II, 328, 347, 351, 404, 493, 496, 504, 528; T.III, 663, 665, 672, 674, 676, 757.
VENETIA, comandante de la.— T.III, 670, 671, 672.
VENEZUELA, barca.— T.III, 672.
VENUS, comandante de la.— T.II, 304, 347, 350, 374, 396.
VENUS, fragata francesa.— T.I, 240; T.II, 304, 346, 347, 396.
VICTORIA, monitor de guerra peruano.— T.II, 347, 358, 361, 362, 372; T.III, 726.
VICTORIA, navío inglés.— T.II, 599.
VICTORINE, fragata francesa.— T.I, 231, 254.
VILLA DE MADRID, comandante de la.— Véase: ALVARGONZALEZ Y SANCHEZ, Claudio.
VILLA DE MADRID, fragata española.— T.I, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21 22, 23, 24, 28, 30, 49, 51, 53, 57, 60, 63, 64, 66, 67, 68, 74, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 84, 88, 89, 93, 96, 97, 98, 105, 106, 107, 108, 109, 113, 115, 124, 125, 126, 127, 130, 131, 132, 133, 144, 145, 158, 161, 174, 176, 187, 189, 196, 206, 211, 218, 220, 221, 229, 240, 258, 270; T.II, 283, 320, 323, 325, 347, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 362, 369, 372, 373, 392, 403, 408, 410, 411, 413, 414, 423, 425, 426, 427, 428, 429, 431, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 444, 447, 449, 453, 454, 462, 463, 465, 467, 468, 469, 471, 473, 474, 519; T.III, 622, 624, 625, 629, 633, 634, 640, 642, 644, 649, 650, 684, 688, 703, 714, 718, 727, 731, 739, 741, 743, 744, 745, 746, 749, 752.
WAD-RAS, comandante de la.— T.II, 434, 510.
WAD-RAS, goleta española.— T.I, 103, 130, 154, 204, 247; T.II, 423, 434, 449, 458, 463, 469, 474, 475, 510, 522; T.III, 617, 619, 628, 634, 699, 711, 712, 721.
WALTERIE, buque americano.— T.II, 347.
WAWERLEY, fragata.— T.III, 752.
WILLY, fragata bremense.— T.I, 105.
YORKSHIRE, fragata mercante inglesa.— T.II, 599.
ZARCO, cañonera portuguesa.— T.II, 560.
ZEHLINA, buque de carga.— T.I, 231, 254.

INDICE ONOMASTICO

ABELA, Luis.— T.II, 342.
ABOAL, José Bernardo.— T.II, 362.
ABOAL, Ramón.— T.II, 362.
ACTON, G.— T.I, 28; T.III, 703.
ACHA Y ALVAREZ, Tomás.— T.II, 524, 527, 529, 531.
AGACIO, Antonio.— Véase: ESPAÑA, Vicecónsul de..., en Valparaíso.
AGACIO, J. J.— T.II, 373.
AGUADO, Juan.— T.II, 362.
AGUAYO, Martín.— T.I, 124.
AGUIAR, Manuel María.— T.II, 469.
AGUILAR.— T.II, 583.
AGUILAR Y CASTAÑEDA, José.— T.III, 714.
AGUILAR Y MARTELL, Cristóbal.— T.II, 354, 361.
AGUILAR Y MARTELL, Federico.— T.II, 354.
AGUILAR Y MARTELL, José.— T.II, 354.
AGUILAR Y TAMARIZ, Manuel.— T.II, 354.
AGUIRRE.— T.I, 17, 24; T.III, 677.
AGUIRRE Y CORBETO, Miguel.— T.II, 354, 361; T.III, 738, 744, 771.
ALBACETE, Salvador.— T.II, 583.
ALBERT, Manuel.— T.II, 362.
ALBERT, Melchor.— T.II, 362.
ALBISTUR, Jacinto.— Véase ESPAÑA, embajador en Perú.
ALDAMIS, Francisco.— T.II, 392, 406.
ALEMAN Y GONZALEZ, Manuel.— T.II, 354, 363.
ALFONSO, Jerónimo.— T.III, 714.
ALFREDO, Príncipe.— T.II, 599.
ALMEIDA ROSA, Francisco Octavio de.— Véase: Octaviano de Almeida Rosa, Francisco.
ALONSO, Agustín.— T.III, 714.
ALONSO, Juan Bautista.— T.III, 714.
ALONSO FERNANDEZ, Alberto.— T.II, 362.
ALONSO FERNANDEZ, Francisco.— T.II, 362.
ALONSO FRANCO Y CORDERO, Santiago.— T.I, 124; T.II, 354; T.III, 702.
ALSINA, Buenaventura.— T.III, 714.
ALSINA, Jaime.— T.III, 714.
ALSINA, Tomás.— T.I, 79.
ALVARADO Y ROLDAN, José María.— T.I, 104, 123.
ALVAREZ, Francisco.— T.II, 362.
ALVAREZ, Juan.— T.II, 362.
ALVAREZ BARRIGA, Felipe. — T.III, 613.
ALVAREZ CALDERON, Andrés.— T.I, 4, 5; T.III, 612.
ALVAREZ Y ELIAS, José María.— T.II, 354, 361, 362.
ALVAREZ SANCHEZ, Rafael.— T.II, 362.
ALVAREZ DE SOTOMAYOR Y FLORES, Pedro.— T.II, 354.
ALVAREZ DE TOLEDO Y SILVA GIRON, Pedro.— T.II, 354.
ALVARGONZALEZ Y SANCHEZ, Claudio.— T.I, 8, 28, 51, 82, 88, 115, 158, 161, 174, 176, 189, 196, 211, 221, 229; T.II, 354, 356, 362, 411, 519; T.III, 624, 634, 688, 718, 795.
AMIND, J. H.— T.II, 309.
AMOEDO, José María.— T.II, 362.
AMOEIRO, Serafín.— T.II, 363.
ANDREU, Ramón.— T.II, 362.
ANIDO, Andrés.— T.II, 362.
ANIDO, Manuel.— T.II, 362.

ANTEQUERA Y BOBADILLA, Juan Bautista.— T.I, 53, 74, 89, 100, 107, 124, 127, 170, 171, 176, 215, 221; T.II, 294, 324, 351, 354, 360, 362, 411, 428, 442, 519; T.III, 696, 702, 708, 726, 727, 729, 730, 731, 757, 771, 772, 773, 776, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 796.
APOLINARIO RODRIGUEZ, Vicente.— T.II, 316.
ARANA ECHEVARRIA, Camilo.— T.II, 316, 354; T.III, 642.
ARBOLEYA Y ALVAREZ, Enrique.— T.II, 354; T.III, 739.
ARCA, Francisco.— T.II, 406.
ARDANAZ Y UNDABARRENA, Constantino.— T.I, 122, 274.
ARGÜELLES, Nicasio, G.— T.I, 106.
ARIAS, Luis de.— Véase: ESPAÑA, cónsul de..., en Cardiff.
ARMERO Y FERNANDEZ DE PEÑARANDA, Francisco.— Véase: ESPAÑA, ministro de Marina.
ARMERO Y URETA, Antonio.— T.I, 78; T.II, 354; T.III, 691, 708.
ARMESTO Y VINUESA, Arcángel.— T.II, 354.
ARMSTRONG, G.— T.I, 8.
AROSAMENA, Justo.— T.I, 4, 5.
ARRAZOLA, Lorenzo.— T.II, 572, también: ESPAÑA, ministro de Estado.
ARRIOLA, Agustín.— T.III, 612, 614.
ARROYO Y MIR, Félix.— T.I, 24, 53, 64; T.II, 354.
ARTILEZ, José Benito.— T.III, 714.
ASENSI, Mariano Ricardo de.— Véase: ESPAÑA, cónsul en Southampton.
ASENSIO, Manuel.— T.II, 362.
ASTABURRUAGA.— T.I, 8.
AUBAREDE Y BOUYON, Serafín.— T.III, 642.
AURIOLES Y AGUADO, Pedro Nolasco.— T.I, 122, 274.
AUTRAN Y MONTOJO, Vicente.— T.II, 354.
AVILA, Antonio.— T.II, 362.
AZAS, capitán de navío.— Véase: HAZA, Diego de la.
BADIA TORNES, Agustín.— T.II, 362.
BADID, Antonio.— T.II, 362.
BAGUET Y ALABART, José.— T.III, 714.
BAGUET Y ALABART, Silvestre.— T.III, 714.
BAHLOR, Carlos.— Véase: SUECIA Y NORUEGA, cónsul general en Valparaíso.
BAHN, Julius.— T.I, 125.
BAKER, Tomás.— T.I, 127.
BALACHO ABELLA, Jorge.— T.II, 362.
BALBINO, José.— T.II, 362.
BALBOA, José.— T.II, 362.
BALDASANO Y TOPETE, Manuel.— T.II, 354, 502; T.III, 642.
BALDRICH, Buenaventura.— T.I, 196.
BALTA, José.— T.I, 17.
BALLADO, Gregorio.— T.II, 362.
BALLESTER, Jerónimo.— T.II, 362.
BALLESTER, Juan Bautista.— T.II, 362.
BAMONET, Francisco.— T.II, 362.
BAÑOS, José.— T.III, 629, 714.
BAÑUELOS, Miguel.— T.III, 628.
BARBOLANI, Rafael Ulises.— T.II, 467, 495, 532, 537.
BARCIAGA, Gabriel.— T.III, 714.
BARCIAGA, Ramón.— T.III, 714.
BAROA, Antonio.— T.II, 362.
BAROA, José.— T.II, 362.
BARON Y DE ZEA, Alvaro.— T.II, 354.
BARRANTES.— T.II, 584.
BARRASA Y FERNANDEZ DE CASTRO, José.— T.II, 354.
BARREDA Y PEREZ, Emilio.— T.I, 5, 53, 127; T.II, 354; T.III, 641.
BARRENECHEA.— T.III, 647, 650.
BARREÑA, José Antonio.— T.I, 106; T.II, 351.
BARREÑO, J. A.— Véase: BARREÑA, José Antonio.
BARRERA, Pedro.— T.II, 362.
BARRERA FUENTES, Juan.— T.II, 362.
BARRERO DIAZ, Lázaro.— T.II, 362.
BARRIERE Y PEREZ, Joaquín.— T.II, 354.
BASAÑEZ Y CASTRESANA, Antonio.— T.I, 127; T.II, 354, 362.

BASSA Y DARDER, José Antonio.— T.II, 354, 369.
BASTARRECHE Y HERRERA, Félix.— T.II, 354, 356, 362.
BATES.— T.I, 106.
BATLY, Juan V.— T.I, 205, 223.
BATLLE, Lorenzo.— T.II, 467, 469, 495, 532, 537.
BAUDIN, Charles.— T.I, 38, 173.
BEECHER, Gregorio.— T.I, 214.
BELANDO, Manuel.— Véase: VELANDO Y PAZ, Manuel.
BELDA Y GARCIA, Martín.— Véase: ESPAÑA, Ministro de Marina.
BELLAMY Y FERNANDEZ DE CORDOBA, Juan.— T.II, 354.
BENAVENTE, J., de la Cruz.— T.I, 5.
BENAVIDES, Antonio.— Véase: ESPAÑA, ministro de Estado.
BENET, José.— T.II, 362.
BENHEMEYER, Oscar A.— Véase: AUSTRIA, cónsul general en Valparaíso.
BENITEZ, José.— T.III, 714.
BENITEZ, Joaquín.— T.II, 361.
BENJUMEA Y GIL DE GIBAJA, Fernando, teniente de navío.— T.I, 162, 220; T.II, 283, 325, 354, 361.
BERDU MARTORELL, José.— T.II, 362.
BEREN, capitán.— T.I, 231, 254.
BERJA, Antonio.— T.II, 339.
BERMUDEZ DE CASTRO, Manuel.— Véase: ESPAÑA, ministro de Estado.
BERRA, Ramón.— T.II, 362.
BERNAZA VICENT, Pedro.— T.III, 714.
BERRAZA, Pedro.— T.III, 703.
BERRUEZO Y MORALES, Mariano.— T.II, 354, 369.
BESOAIN, José Miguel.— T.I, 124.
BLA, José Benito.— Véase: PLA, José Benito.
BLACK, William.— T.I, 8, 16, 18, 28, 69, 75.
BLAKE, William.— Véase: BLACK, William.
BLANCO DEL VALLE, Juan.— Véase: ESPAÑA, embajador en Brasil.
BLASCO, Antonio.— T.II, 362.
BLASCO, José.— T.II, 362.
BLOOMFIELD, capitán.— T.I, 162.
BOADES, Antonio.—T.III, 714.
BOADES, Esteban.— T.III, 714.
BOGUEIRO, Francisco.— T.II, 362.
BOLNE, general.— T.II, 539.
BORDA, José Cornelio.— T.I, 42.
BORJA Y SALAMANCA, Luis.— T.II, 354.
BORRERO Y SIMON, Francisco.— T.II, 354, 362.
BOS, Manuel.— T.III, 714.
BOS, Narciso.— T.III, 714.
BOSWELL, J. B.— T.I, 82, 170.
BOUET WILLAUMEZ, Louis Edouard.— Este era, seguramente, el nombre del comandante de las fuerzas navales francesas en el Pacífico y comandante de la fragata *Pallas* y no TOUET, A. que es con el que figura en los documentos que se reproducen.
BOWEN, Daniel.— T.I, 8.
BRODERSEN, John F.— T.III, 738, 745, 758, 771, 775, 778, 780.
BUSTAMANTE.— T.I, 77.
BUSTAMANTE Y QUEVEDO, Joaquín.— T.II, 354; T.III, 703, 714.
BUSTILLO Y BARREDA, José María de.— T.I, 152, 237, 241, 278, 279, 281; T.II, 284, 293, 296, 339, 341; T.III, 617, 689, 690, 701, 705, 706; también: CADIZ, capitán general del Departamento.
BUSTILLO Y PERY, Fernando de.— T.II, 354.
CAAMACHO.— T.I, 1.
CABALLERO.— T.I, 259, 274.
CABELLO Y BRULLER, Vicente.— T.II, 354, 369, 414.
CALDERON, Andrés.— Véase: ALVAREZ CALDERON, Andrés.
CALDWELL, Henry.— Véase: INGLATERRA, Estación naval en el Cabo de Buena Esperanza, Jefe de la.
CALMAN, Felipe.— Véase: GUATEMALA, cónsul en Valparaíso.
CALONGE Y FENOLLET, Eusebio.— Véase: ESPAÑA, ministro de Estado.
CALVO, Matías.— T.II, 362.
CALVO, Pedro.— T.II, 362.
CAMARA Y LIVERMORE, Manuel de la.— T.II, 354.

CAMARA Y LIVERMORE, Ricardo de la.— T.II, 354, 362.
CAMARGO Y ABADIA, Guillermo.— T.II, 354; T.III, 727.
CAMILLO BUENO, José.— T.I, 196; T.II, 362.
CAMPO, Francisco.— T.III, 714.
CAMPO Y DOU, Gabriel del.— T.II, 354.
CAMPOS, Juan.— T.II, 362.
CAMPOS, Juan Manuel.— T.III, 714.
CAMPOS, Rafael de.— T.II, 362; T.III, 703.
CAMPS, Domingo.— T.II, 362.
CAMPS, Salvador.— T.II, 362.
CANALES, Vicente.— T.III, 759.
CANDA, José.— T.II, 362.
CANDARS, Antonio.— T.II, 362.
CANGA ARGÜELLES, Felipe.— T.III, 612, 613.
CANO, Antonio.— T.III, 714.
CANO, Salvador.— T.III, 714.
CANSECO, general.— Véase: DIEZ CANSECO, Pedro.
CAÑAS, José Ramón.— T.III, 714.
CAPELO, José.— T.I, 196.
CARAVACA Y TORIZ, Domingo.— T.II, 354.
CARBALLO Y GOLLOS, Manuel.— Véase: WAD-RAS, comandante.
CARDENAS, Francisco de.— T.I, 122.
CARDONA, Salvador.— T.II, 363.
CARDONA Y PEREZ, Juan.— T.II, 354.
CARLETTI, José.— Véase: ITALIA, cónsul en Valparaíso.
CARME Y ESCOLA, Ignacio.— T.I, 8.
CARRANZA, Juan.— T.II, 392, 414.
CARRANZA Y ECHEVARRIA, José.— T.II, 354.
CARRERAS, José.— T.II, 362.
CARRERAS, Severo.— T.II, 362.
CARRILLO.— Véase: PERU, cónsul en Panamá.
CASALP, Juan.— T.II, 362.
CASANOVA, Eusebio.— T.II, 362.
CASANOVA, José.— T.II, 362.
CASANOVA, Juan.— T.II, 362.
CASANOVA, Pedro.— T.II, 362.
CASANOVAS, José.— T.III, 714.
CASANOVAS, Pablo.— T.III, 714.
CASARIEGO GARCIA, Evaristo.— T.II, 316; T.III, 612, 642.
CASTELL, Isidoro.— T.II, 362.
CASTELL, Juan.— T.II, 362.
CASTELL, Salvador.— T.II, 362.
CASTELLANI Y MARFORI, Olegario.— T.III, 612.
CASTELLANOS Y CANALES, Francisco de Paula.— T.I, 127; T.II, 354; T.III, 636, 637, 638, 639, 663, 664.
CASTELLAR, Agustín.— T.III, 714.
CASTELLAR, Martín.— T.III, 714.
CASTILLA, Ramón.— T.I, 112; T.II, 374, 499, 539; T.III, 610, 612, 796.
CASTILLO, Miguel.— T.III, 612.
CASTRO Y PEREZ, Domingo de.— T.II, 325, 354.
CAVEDA Y NAVA, José.— T.I, 122.
CAVERO CABEZA, Bernardo.— T.II, 362.
CEBREROS Y MARTINEZ, Juan.— T.II, 354.
CENCIO Y PADORNERO, Antonio.— Véase: CENCIO Y ROMERO, Antonio.
CENCIO Y ROMERO, Antonio.— T.I, 196; T.II, 354, 369, 392, 408.
CEPEDA, Francisco de.— T.II, 477.
CEREZO, Enrique.— T.III, 714.
CERRO, Pedro de.— T.II, 362.
CERVANTES, Agustín.— T.II, 362.
CINCUNEGUI Y MARCO.— T.II, 354; T.III, 714, 808.
CLARENDON, conde de.— Véase: INGLATERRA, Ministro de Negocios Extranjeros.
CLARK, Ambrosio William.— Véase: ESTADOS UNIDOS, cónsul en Valparaíso.
CLEMENTE, Francisco.— T.II, 362.
CLEMENTE, Miguel.— T.II, 362.
COCKRAM, James.— T.I, 187.
COLES, Cowper P.— T.I, 268.
COLON Y VICTOR, Luis.— T.II, 354.
COLLAZO, Antonio.— T.III, 714.
COMELLAS, Benigno.— T.II, 406.
COMITRE, Antonio.— T.I, 127.
COMYN, Juan F.— Véase: ESPAÑA, embajador en Portugal.
CONCAS Y PALAU, Víctor.— T.III, 703, 714, 798.

CONEJO CANAL, Clemente.— T.III, 714.
CONRADI.— T.III, 694.
CONTRERAS, maquinista.— T.III, 792.
CONWAY, capitán.— T.I, 231, 254.
CORBEIRA, José.— T.I, 196.
CORDERO.— T.I, 124.
CORNEJERO, Francisco.— T.II, 362.
CORTES LLANOS, B.— T.I, 200, También: ESPAÑA, subsecretario de Ultramar.
COSTA, Alejandro.— T.III, 714.
COSTA, Francisco.— T.III, 714.
COSTAS.— T.I, 5.
COUSIÑO, Luis.— T.I, 8, 106.
COVARRUBIAS, Alvaro.— T.I, 30, 33; T.II, 435; también: CHILE, ministro de Relaciones Exteriores.
CRAMPTON, John.— Véase: INGLATERRA, embajador en Madrid.
CREUS, Carlos.— Véase: ESPAÑA, embajador en Montevideo.
CRIFFITHS, capitán.— T.I, 231, 254.
CROQUER Y PAVIA, Enrique.— T.II, 316; T.III, 612.
CROS Y CALLEJA, Wenceslao.— T.I, 127; T.II, 354.
CROSBY.— T.I, 4.
CRUZO, Francisco.— T.III, 714.
CRUZO, Pelegrín.— T.III, 714.
CUETO, Leopoldo Augusto.— T.I, 122.
CUEVAS, Laureano.— T.II, 406.
CURRY, capitán.— T.I, 231, 254.
CURSEY, comodoro.— T.II, 321.
CHACON Y MALDONADO, Guillermo.— T.I, 5; T.II, 480, 492, 554; también: HABANA, comandante general del Apostadero; T.III, 630.
CHACON Y PERY, Francisco.— T.II, 354.
CHALMERS, capitán.— T.I, 231, 254.
CHIAPPINO Y GONZALEZ, Luis.— T.II, 354.
CHINCHILLA, Juan.— T.I, 274.
CHOCANO, general.— T.II, 539.
CHOQUET DE ISLA Y ESTARIQUE, Manuel.— T.II, 354, 361; T.III, 738.
CHOUSIÑO, José María.— T.I, 102.
DARNAUD, Perfecto.— T.II, 406.
DE KERGRIST, comandante.— T.II, 304.
DEBB Joseph.— T.II, 361.
DELANO, Paul H.— T.I, 109, 215.
DELGADO Y FERNANDEZ, Francisco Javier.— T.II, 354.
DENMAN, contralmirante.— T.I, 187, 189, 228; T.II, 314, 321, 323, 325, 346; T.III, 640.
DERQUI Y DALMAU, Domingo.— T.III, 613.
DIAZ, Esteban.— T.II, 361.
DIAZ, Manuel.— T.I, 196.
DIAZ, Rafael.— T.II, 362.
DIAZ DE BAZOA, José.— T.II, 362.
DIAZ DE BAZOA, Ramón.— T.II, 362.
DIAZ DE HERRERA, Segundo.— T.I, 92, 258; T.II, 379; T.III, 618; también: HABANA, comandante general del Apostadero.
DIAZ DEL MORAL, Mariano.— T.I, 177.
DIEDRICKSEN, B. V.— T.I, 125.
DIEGUEZ, Andrés.— T.II, 362.
DIESTE, José Benito.— T.III, 714.
DIEZ CANSECO, Pedro.— T.III, 624, 647, 649, 650, 651, 678; también: PERU, presidente.
DIMAS, José.— T.II, 362.
DOMENECH, Jaime.— T.III, 714.
DOMENGE Y ROSELLO, Pedro.— T.II, 354.
DOMINGUEZ, Domingo.— T.II, 362.
DOMINGUEZ, Francisco.— T.II, 362.
DOMINGUEZ, José.— T.III, 714.
DOMINGUEZ, Juan.— T.III, 714.
DOPIER, Antonio.— T.II, 362.
DOPIER, Manuel.— T.II, 362.
DORADO, Angel.— T.II, 362.
DOUGLAS.— Véase: SHEARWATER, comandante de la.
DOWE.— T.I, 162, 212.
DROSLE, Arn. Th.— Véase: BREMEN, cónsul general en Valparaíso y OLDEMBURGO, cónsul general en Valparaíso.
DROUYN DE ZHUYS.— Véase: FRANCIA, ministro de Negocios Extranjeros.
DUELO Y POLL, Manuel.— T.II, 354.
DUEÑAS Y MARTINEZ, Francisco.— T.II, 354.
DUEÑAS Y SANGUINETO, José de.— Véase: FILIPINAS, comandante general del Apostadero.

DUQUE, Juan.— T.I, 190.
DUZAID, Roberto.— T.I, 8.
ECHAGÜE.— T.II, 469.
ECHAGÜE Y MENDEZ VIGO, Ramón, general.— T.I, 116.
ECHARRI.— T.I, 122.
ECHENIQUE, general.— Véase: ECHENIQUE, José Rufino.
ECHENIQUE, José Rufino.— T.III, 610.
EHRMANN, Henry.— T.II, 283.
ELDUAYEN, José de.— T.I, 274.
ELIAS.— T.III, 614, 615.
ELLIOT, almirante.— Véase: SANTA HELENA, gobernador de la isla de.
ELLIS, capitán.— T.II, 464.
ENNAULT, H.— Véase: EGERIE, comandante del.
EROSTARVE Y BUCET, José.— T.II, 354, 369, 408, 414.
ESCALERA CORDERO, Juan.— T.II, 316.
ESCALONA CORDERO, Juan.— Véase: ESCALERA CORDERO, Juan.
ESCARELLAS., Jaime.— T.II, 339.
ESCARIO.— T.I, 122, 274.
ESCUDERO.— T.I, 122, 274.
ESCUDERO, Bartolomé.— T.III, 714.
ESCUDERO, Isidro.— T.III, 714.
ESPAÑA Y GOMEZ, Adolfo de.— T.II, 354, 362.
ESPIN, Juan.— T.II, 362.
ESTEBAN VALERO, Miguel.— Véase: VALERO, Miguel Esteban.
ESTEBAN CALDERON, Serafín.— T.I, 122, 274.
ESTRADA, Antonio.— T.I, 58, 59; también: CARTAGENA, capitán general... y ESPAÑA, presidente de la Junta Consultiva...
EU, Conde d'.— T.II, 431.
EVANS, capitán.— T.I, 21, 231, 254.
EZQUERRA.— T.I, 97.
FAIRBANKS, John C.— T.II, 324.
FALCES Y FALCES, Emilio.— T.II, 354, 361.
FANO.— T.III, 621.
FARRAGUT, David Glasgow, almirante.— T.II, 523.
FERNANDEZ, Andrés.— T.II, 362.
FERNANDEZ, Cayo.— T.II, 362.
FERNANDEZ, Francisco.— T.II, 362; T.III, 714.
FERNANDEZ, Jacinto.— T.II, 362.
FERNANDEZ, Joaquín.— T.III, 714.
FERNANDEZ, José.— T.II, 362; T.III, 714.
FERNANDEZ, Lucas.— T.II, 362.
FERNANDEZ, Manuel.— T.III, 693, 714.
FERNANDEZ FONTECHA Y LIGOÑA, Manuel.— T.II, 354, 361.
FERNANDEZ Y OLAZARRA, José.— T.II, 354, 361.
FERNANDEZ PEDRIÑAN Y ELVIRA, Narciso.— T.II, 325, 354; T.III, 775.
FERNANDEZ RAPIA, José.— T.III, 714.
FERNANDEZ RAPIA, Manuel.— T.III, 714.
FERNANDEZ TEJADA, Manuel.— T.II, 316.
FERRANDIZ, José.— T.I, 232.
FERRATE, Esteban.— T.III, 714.
FERRATE, José.— T.III, 714.
FERREIRAT Y CHAN, Andrés.— T.III, 714.
FERREIRAT Y CHAN, José.— T.III, 714.
FERRER, Francisco.— T.III, 703, 714.
FERRER, Ignacio.— T.II, 362.
FERRER, Juan.— T.III, 714.
FERRER, Tomás.— T.II, 378, 380.
FERRER DE COUTO, José.— T.I, 79, 104.
FERY Y TORRES, Alejandro.— T.II, 354, 361.
FERY Y TORRES VILDOSOLA, Luis.— T.II, 354; T.III, 608, 612, 642, 650, 654, 684, 703, 714, 764, 793, 794, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 808.
FIBLAS, Antonio.— T.II, 362.
FIBLAS, Francisco.— T.II, 362.
FISHER.— T.II, 523.
FISHER, B.— Véase: SUIZA, cónsul en Valparaíso.
FISHER, H.— Véase: PRUSIA, cónsul en Valparaíso.
FITZ ROY, capitán.— T.I, 24; T.II, 469; T.III, 612, 614, 637.
FLETCHER, A. D. W.— T.III, 738, 744, 746, 752, 760, 761, 775.
FLEURY.— Véase: FRANCIA, encargado de negocios en Santiago.

FLORES, Venancio, general.— T.I, 1; T.II, 551, 560; T.III, 622.
FLORES Y SANOZA, Juan.—T.II, 474; también: CONSUELO, comandante de la.
FLORY.— Véase: FLEURY.
FONDA DE MIGUEL, Antonio.— T.I, 171.
FONT, José.— T.III, 703, 714.
FONT, Juan.— T.III, 714.
FORBES.— T.I, 258.
FORENS, Francisco.— T.II, 362.
FORK, capitán.— T.II, 464.
FOS, José.— T.I, 196.
FOSTER, Jorge Y.— T.I, 8.
FRADERA, Esteban.— T.III, 697.
FRAGA, Antonio.— T.II, 361; T.III, 738.
FRANCO, Juan Miguel.— T.I, 260.
FRISANCHO.— T.I, 17.
FUENTES, Germán.— T.I, 124.
FUENTES, Manuel Atanasio.— T.I, 1.
FUSTER Y FERNANDEZ CORTES, Joaquín.— T.II, 354.
GABARRON, Luis.— T.III, 714.
GABARRON, Rafael.— T.III, 714.
GABAT, Rafael.— Véase: JABAT, Rafael.
GALCES, Manuel.— T.I, 171.
GALIGANES o GALIÑANES, Juan Ramón.— T.II, 392, 406.
GALLARDO.— T.I, 122, 274.
GALVEZ EGUSQUIZA, José.— T.I, 77; T.II, 372.
GAMIO, coronel.— T.II, 551; T.III, 658.
GARCIA, Alonso.— T.II, 362.
GARCIA, Bartolomé.— T.III, 714.
GARCIA, Cristóbal.— T.III, 714.
GARCIA, Domingo.— T.II, 362.
GARCIA, Estanislao.— T.II, 362.
GARCIA, Francisco.— T.II, 362.
GARCIA, Ignacio.— T.II, 362.
GARCIA, José.— T.III, 714.
GARCIA, Juan.— T.II, 362.
GARCIA, Melchor.— T.III, 703.
GARCIA, Ramón.— T.II, 362; T.III, 703, 714.
GARCIA, Ricardo.— T.III, 774.
GARCIA, Sebastián.— T.III, 714.
GARCIA Y DE ANGUIANO, Mateo.— T.I, 127; T.II, 354.
GARCIA Y FAILDE, Edelmiro.— T.II, 354.
GARCIA GASTON, Francisco.— T.III, 656.
GARCIA MONTEAVARO, José.— T.II, 362.
GARCIA MORENO, Gabriel.— Véase: ECUADOR, embajador en Chile.
GARCIA DE QUESADA Y BERENGUER, Rodrigo.— T.II, 354.
GARCIA DE QUESADA Y LOPEZ PINTO, Blas.— Véase: FERROL, comandante general de Arsenales.
GARCIA Y RODRIGUEZ, Genaro.— T.II, 362.
GARCIA ROY, Benito.— T.II, 362.
GARCIA TUELAN, Ramón.— T.III, 714.
GARRALDA Y OÑATE, Joaquín, alférez.— T.I, 124; T.II, 354.
GARZA, José.— T.III, 727.
GARZON Y GONZALEZ, José.— T.II, 362; T.III, 725.
GAVARON, Juan.— Véase: ESPAÑA; cónsul general en Londres.
GENER, José.— T.I, 196.
GILABERT NADAL, Guillermo.— T.II, 362.
GILES Y GOMEZ, Francisco de.— T.II, 354.
GIMENEZ.— Véase: JIMENEZ.
GIRAL, Pedro.— T.II, 362.
GIRAL, Pedro Juan.— T.II, 362.
GODINEZ Y MIHURA, Enrique.— T.I, 196; T.II, 354, 356, 362; T.III, 718, 731.
GODON, almirante.— T.II, 502.
GOMEZ, Andrés.— T. III, 714.
GOMEZ, Bartolomé.— T.III, 714.
GOMEZ, José.— T.II, 406.
GOMEZ, Leonardo.— Véase: GOMEZ Y MENDOZA, Leonardo.
GOMEZ, Pedro.— T.III, 714.
GOMEZ GARRIDO, Tiburcio.— T.III, 703, 714.
GOMEZ Y GONZALEZ, Francisco.— T.III, 714.
GOMEZ MATEO, Antonio.— T.II, 362.
GOMEZ Y MENDOZA, Leonardo.— T.I, 124; T.II, 354.
GOMEZ Y PAUL, José.— T.III, 612.
GOMEZ SANCHEZ.— T.I, 10, 12, 13, 17.
GONZALEZ, Bartolomé.— T.III, 714.
GONZALEZ, Basilio.— T.III, 714.

GONZALEZ, Francisco.— T.III, 714.
GONZALEZ, Gregorio.— T.II, 362.
GONZALEZ, Joaquín Benito.— T.II, 362.
GONZALEZ, José Benedicto.— T.II, 362.
GONZALEZ, Manuel.— T.I, 124; T.II, 362.
GONZALEZ, Miguel.— T.II, 362.
GONZALEZ, Nicolás.— T.II, 362.
GONZALEZ, Pedro.— T.III, 714.
GONZALEZ AURIOLES Y VINAZA, José.— T.II, 354, 361.
GONZALEZ CARBALLIDO, Manuel.— T.I, 127, 171.
GONZALEZ CEPEDA, Juan.— T.III, 799.
GONZALEZ Y FONT, Cayetano.— T.II, 354, 361, 774.
GONZALEZ Y GARCIA DE SANTIAGO, Eduardo.— T.II, 354.
GONZALEZ MORENO, Antonio.— T.II, 362.
GONZALEZ MORENO, Vicente.— T.II, 362.
GONZALEZ NANDIN, Simón.— T.II, 354.
GONZALEZ OLIVARES Y ANTUÑANO, Luis.— T.II, 354.
GONZALEZ RAMOS, Domingo.— T.II, 362.
GONZALEZ RAMOS, José.— T.II, 362.
GONZALEZ Y VALDES, Pedro.— T.II, 354.
GONZALO, Miguel.— T.II, 362.
GOÑI, Facundo.— Véase: ESPAÑA, subsecretario de Estado.
GOYENECHE.— T.I, 100.
GRAHAM, James.— T.I, 30.
GRANJA, Eduardo.— T.II, 362.
GRANJA, Joaquín.— T.II, 362.
GRAU, José.— T.II, 362.
GREEN.— T.II, 310.
GRESAR, Francisco.— T.III, 714.
GRESAR, Silvestre.— T.III, 714.
GRIADOR, E.— Véase: FRANCIA, cónsul en Valparaíso.
GRISAN, Julio.— Véase: BELGICA, cónsul en Valparaíso y HOLANDA, encargado del consulado en Valparaíso.
GUALDE, José.— T.III, 703.
GUARDIOLA, José.— T.I, 79.
GUEREANO, Ferdinando.— T.I, 220.
GUILLEN Y ESTEVEZ, Enrique, capitán. T.I, 65, 108, 115; T.II, 354, 449, 474; T.III, 686.
GURREA Y GURREA, Félix.— T.II, 354; T.III, 684, 714, 808.
GUTIERREZ, Andrés.— T.III, 714.
GUTIERREZ, Manuel.— T.III, 714.
GUTIERREZ Y GAMBA, Luis.— T.II, 354, 369.
GUTIERREZ DE LA CONCHA, José.— T.II, 342; T.III, 607, 608, 609, 610.
GUTIERREZ DE RUBALCAVA, Joaquín. T.III, 634.
GUTIERREZ DE RUBALCAVA Y CASAL, Joaquín.— Véase: ESPAÑA, ministro de Marina.
GUTIERREZ DE VELA, Rafael.— T.II, 354, 361.
GUZMAN, Antonio L.— T.I, 5.
GUZMAN Y GALTIER, Manuel.— T.II, 354.
HAMILTON, Luis.— T.I, 205.
HARRIS, teniente inglés.— T.III, 744.
HARRIS, James.— T.III, 714.
HARVEY, Thomas, comodoro.— T.I, 1, 4, 5, 8, 16, 18, 21, 28, 69, 96, 125, 186, 189, 199, 212, 228, 229; T.II, 313, 321, 325, 336, 365, 368, 386, 411; T.III, 621, 653.
HAUTEFEUILLE, L. B.— T.I, 30.
HAZA, Diego de la.— T.III, 612, 651.
HEDIGER Y OLIVAR, Emilio.— T.II, 354.
HEDLEY.— T.II, 562.
HERAS Y MERGELINA, Juan.— T.II, 354.
HERNANDEZ.— T.I, 1.
HERNANDEZ, Francisco.— T.III, 714.
HERNANDEZ, Juan.— T.III, 714.
HERNANDEZ PINZON Y ALVAREZ, Luis.— T.I, 1, 2, 4, 5, 30; T.III, 603, 604, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 626, 627, 628, 629, 634.
HERNANDO Y VALLEJO, Ignacio.— T.II, 354, 414.
HERRAN, general.— T.III, 621.
HERRAN, P. A.— T.I, 5.
HERRAN Y PUEBLA, Manuel de la.— T.II, 354.

HERRERA.— Véase: DIAZ DE HERRERA, Segundo.
HERRERA, José.— T.II, 362.
HEYDEN, capitán.— T.II, 309.
HEYER, capitán.— T.I, 214.
HIPOLITE, Felipe.— T.I, 187.
HOLES, capitán.— Véase: HOLMES, capitán.
HOLMES, capitán.— T.II, 572, 573, 574.
HOPKINS, capitán.— T.I, 231, 254.
HOPPIN, Geo. J.— T.I, 8, 106.
HUERTAS DIAZ, Sebastián.— T.II, 362.
HUNTER, capitán.— T.I, 231, 254.
HURTADO, Francisco.— T.II, 362.
HURTADO, Juan.— T.II, 362.
IBAÑEZ, Joaquín.— Véase: IBAÑEZ Y GARCIA, Joaquín.
IBAÑEZ Y GARCIA, Joaquín.— Véase: CONCEPCION, comandante de la
IBAR, Jaime.— T.II, 362.
IBAR, Manuel.— T.II, 362.
IBARRA, José.— Véase: IBARRA Y AUTRAN, José.
IBARRA Y AUTRAN, José.— Véase: CARTAGENA, capitán general del Departamento.
IGLESIAS, Antonio de.— T.III, 714.
IGLESIAS, Joaquín.— T.III, 714.
IGLESIAS, Juan.— T.III, 714.
INFANTE, Diego.— T.I, 170.
INNES, George Rose.— T.II, 365.
IRIARTE Y SCHAKERY, Fermín de.— T.II, 354.
IRIONDO Y GOROSTEGUI, Eduardo.— T.I, 127, 144, 188; T.II, 354, 361, 364; T.III, 636, 677, 740, 790.
ISABEL LA CATOLICA, reina de España.— T.I, 30.
ISABEL II, reina de España.— T.I, 69; T.III, 642, 727, 733, 767, 803, 805.
JABAT, Rafael.— Véase: ESPAÑA, subsecretario de Estado.
JACOME Y PAREJA, Juan.— T.II, 354; T.III, 703, 714, 808.
JAGES, Pablo.— T.II, 362.
JAMESON, capitán.— T.I, 231, 254.
JANE Y PEREZ, Manuel de.— T.II, 354.
JAUDENES, José.— Véase: JAUDENES Y MALDONADO, José.
JAUDENES Y MALDONADO, José.— T.II, 316, 354; T.III, 612.
JENER.— T.I, 122.
JIMENEZ, Antonio.— T.II, 362.
JIMENEZ, Francisco.— T.II, 362.
JIMENEZ, Manuel.— T.III, 724.
JIMENEZ Y JIMENEZ, Ricardo.— T.I, 8, 82, 170, 176, 215; T.II, 324, 351, 354, 502.
JIMENEZ DE PALACIO.— T.I, 274.
JIMENEZ Y SANCHEZ, Ricardo.— T.II, 354, 361.
JIMENEZ Y VILLAVICENCIO, Francisco.— T.II, 354.
JOHNSON.— T.II, 372.
JOLLICK, capitán.— T.III, 752, 754.
JORGE Y DE LOS RIOS, Juan.— T.II, 354, 369, 392, 406, 408.
JOVER Y SERRA, Juan.— T.I, 236.
JUAN, Agustín.— T.III, 714.
JUAN, Antonio.— T.III, 714.
JUAN, Valeriano.— T.III, 714.
JUAN, Vicente.— T.III, 714.
JULIO, Francisco.— T.III, 703, 714.
JULIO, Juan.— T.III, 714.
JURADO, José.— T.III, 662.
KILPATRICK, general.— Véase: ESTADOS UNIDOS, embajador en Santiago.
KING.— T.III, 612.
LACANDA, Agustín.— Véase: LECANDA, Agustín.
LACHAMBRE, contratista de guano.— T.III, 621.
LAHERA, Francisco.— T.II, 360.
LAHERA Y GIORLA, Celestino.— T.II, 354, 362; T.III, 727, 731.
LALLA, Marcelino.— T.III, 714.
LALLA, Pedro.— T.III, 714.
LAMBID, Narciso.- T.II, 362.
LANDA, capitán.— T.II, 523.
LAPUENTE, Angel.— T.II, 362.
LAPUENTE, Bernardo.— T.II, 362.
LA PUENTE, ministro peruano.— T.I, 17, 67.
LARRAÑAGA, Antonio.— T.I, 12, 24, 63, 66.
LARRAÑAGA, Juan Martín de.— T.I, 63, 66, 67, 77, 172.

LASQUETI Y CASTRO, Enrique.— T.II, 354.
LASTARRIA.— T.II, 295, 332.
LATHAM, Marcos.— T.I, 8.
LATORRE, Servando.— T.II, 362.
LAVALLE, José Antonio.— T.II, 523.
LAZAGA Y GARAY, Joaquín.— T.II, 354, 362; T.III, 727.
LAZAGA Y GARAY, Juan.— T.II, 354.
LAZAGA Y HURTADO, José.— T.II, 354.
LAZARON, Santiago.— T.II, 362.
LE BAS, capitán.— T.I, 172.
LECANDA, Agustín.— T.I, 57, 84, 127, 170, 171; T.III, 615, 661, 663, 676, 694.
LEDO, José.— T.II, 362.
LEMA Y MATO, José.— T.I, 102.
LEON, Francisco.— T.II, 362.
LEON, José.— T.II, 362.
LEOZ ROSELLO, Andrés.— T.II, 362.
LESSEPS, Edmund.— Véase: FRANCIA, encargado de Negocios en Lima.
LIAÑO Y FERNANDEZ COSSIO, Miguel, alférez.— T.I, 6, 67, 100, 172; T.II, 354; T.III, 645, 647, 682, 692, 694, 727.
LIAÑO Y LAVALLE, Miguel Angel; Marqués de Casa Recaño.— T.III, 727.
LINARES, José.— T.II, 362.
LINARES, Juan.— T.II, 362.
LINCH.— Véase: LYNCH, Patricio.
LIRA, J. Ramón.— Véase: VALPARAISO, intendente de.
LIRA, José Toribio.— T.II, 408, 410, 443.
LOBATON Y PRIETO, Federico.— Véase: HERNAN CORTES, comandante del.
LOBE Y LOBE, Guillermo.— T.II, 354.
LOBO Y MALAGAMBA, Miguel.— T.I, 4, 5, 8, 28, 81, 82, 88, 96, 163, 170, 176, 206, 215, 221; T.II, 283, 316, 324, 343, 348, 351, 354, 355, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 368, 369, 370, 371, 392, 408, 411, 414, 425, 434, 438, 444, 449, 450, 458, 467, 468, 469, 484, 485, 488, 500, 501, 502, 511, 519; T.III, 629, 642, 714, 727, 731, 743, 744, 745, 746, 763.
LOBO Y NUEVE IGLESIAS, Mariano.— T.II, 354.
LOIGORRI Y DE LA TORRE, Federico.— Véase: LOYGORRI Y DE LA TORRE, federico.
LOIS, Agustín.— T.II, 362.
LOIS, Modesto.— T.II, 362.
LONG, Frederick.— T.I, 8.
LOPETEGUI, Juan José.— T.I, 127.
LOPEZ, Andrés.— T.I, 201; T.II, 362.
LOPEZ, Antonio.— T.I, 124; T.II, 362; T.III, 714.
LOPEZ, Francisco.— T.II, 362.
LOPEZ, Inocencio.— T.III, 714.
LOPEZ, José.— T.II, 362.
LOPEZ, José.— Véase: LOPEZ Y BERNAL, José.
LOPEZ, José Domingo.— Véase: LOPEZ Y SEOANE DE PARDO, José Domingo.
LOPEZ, Juan.— T.II, 362; T.III, 714.
LOPEZ, Lucas.— T.II, 362.
LOPEZ, Manuel.— T.II, 362.
LOPEZ, Pedro.— T.II, 362; T.III, 714.
LOPEZ, Rafael.— Véase: LOPEZ Y RODRIGUEZ, Rafael.
LOPEZ, Sebastián.— T.I, 196.
LOPEZ Y ANDRADE, José.— T.II, 354, 361.
LOPEZ DE ARCE, Luis.— Véase: ESPAÑA, vicecónsul en Nueva York.
LOPEZ Y BERNAL, José.— T.II, 354; T.III, 714.
LOPEZ Y CAAMAÑO, Francisco.— T.II, 354.
LOPEZ GOYENECHE DE COUSIÑO, Isidora.— T.I, 8.
LOPEZ Y PEREZ, Juan.— T.II, 354.
LOPEZ ROBERTS, Dionisio.— Véase: ESPAÑA, secretario de la Legación en Chile; y ESPAÑA, encargado interino de Negocios en Chile.
LOPEZ Y RODRIGUEZ, Angel.— T.II, 354.
LOPEZ Y RODRIGUEZ, Rafael.— T.II, 354; T.III, 659.
LOPEZ Y SEOANE DE PARDO, José Domingo.— T.II, 354, 361, 421, 423, 426, 448; T.III, 738.
LORA Y CASTRO, Cecilio de.— T.I, 4, 24, 30, 46, 53, 63, 64, 77, 101, 107, 112, 113, 115, 127, 133; T.II; 354; T.III, 615, 642, 738, 744, 746, 755, 759, 771, 775.
LORENZANA.— T.I, 122.
LORES, Cipriano.— T.II, 355, 362.
LOSADA LESENDE, Manuel.— T.III, 714.
LOSTANAU.— T.I, 63; T.III, 672.
LOYGORRI Y DE LA TORRE, Federico.— T.II, 354.
LOZANO, brigadier.— T.III, 651.
LUANCO Y GAVIOT, Emilio.— T.II, 354; T.III, 714.
LUCAS, Feliciano.— T.III, 714.
LUCAS, Francisco.— T.III, 714.
LUCHI Y VALLEJO, Luis.— T.II, 354; 369.
LUXAN, Francisco.— T.I, 274.
LUZARO, Mariano P.— T.II, 496.
LYNCH, Patricio.— T.I, 112.
LYNCHL, Luis A.— T.II, 410.
LYON, Jorge.— Véase: PORTUGAL, cónsul en Valparaíso.
LLANOS, Alejandro.— T.II, 362.
LLANOS, Eduardo.— T.III, 799.
LLANOS, Francisco.— T.II, 362.
LLAURO, José Manuel.— T.II, 362.
LLEGAT Y LOBO, Salvador.—T.II, 354, 358.
LLOPIS Y PUIG, Arturo.— T.II, 354, 362.
LLORENTE Hipólito.— T.II, 342.
LLORENTE Y GONZALEZ, Agapito.— T.II, 354.
LLORENTE Y GONZALEZ, Ramón.— T.II, 354.
LLOVERA, Francisco.— T.II, 362.
LLOVERA, Jaime.— T.II, 362.
LLUC Y FORT, Antonio.— T.II, 362.
MACKENNA.— Véase: VICUÑA MACKENNA, Benjamín.
MACKENZIE, J. G.— T.II, 468; véase también: MALVINAS, gobernador.
MAC-KILLUP, capitán.— T.II, 424.
MAC-MAHON Y SANTIAGO, Jacobo.— T.III, 617, 618, 619, 620, 622, 630, 631.
MAC-MAHON Y SAQUI, Jacobo.— T.II, 354.
MACHUCA, general peruano.— Véase: VARGAS MACHUCA, general.
MADRAZO, Pedro.— T.I, 122, 274 y también: ESPAÑA, Consejo de Estado, Secretario general.
MADRID.— T.III, 677.
MADRID, Francisco.— T.III, 789.
MADRID, Guillermo.— T.II, 756.
MAGES, José.— T.II, 362.
MAIMO Y ROIG, Antonio.— T.II, 483.
MALDONADO, general.— T.I, 1.
MALDONADO, José.— Véase: GIJON, comandante de Marina.
MANCHON Y SANCHEZ, Jerónimo.— T.I, 53, 57; T.II, 354.
MANDALUNIZ, Julián.— T.I, 127, 171.
MANELLA Y RODRIGUEZ, Eugenio.— T.II, 354.
MANELLA Y RODRIGUEZ, Juan.— T.II, 347.
MANI, Gregorio.— T.III, 714.
MANI, Pedro.— T.III, 714.
MANTEROLA Y ALVAREZ, Ventura de.— T.II, 354.
MANZANA, Lutgardo.— T.II, 361.
MARCO, Vicente.— T.III, 714.
MARCOS, Antonio.— T.II, 362.
MARCOS, Ramón.— T.II, 362.
MARFORI Y CALLEJAS, Carlos.— Véase ESPAÑA, ministro de Ultramar.
MARGARIT, José.— T.II, 362.
MARGARIT, Manuel.— T.II, 362.
MARIA Y LEITEGUI, Angel Benito.— T.III, 612.
MARIATEGUI, Ignacio.— T.I, 1, 17; T.III, 612, 651.
MARIATEGUI, Leandro.— T.III, 612.
MARISTANY, Isidro.— T.I, 79.
MARQUES, Serafín.— T.II, 362.
MARQUEZ.— T.II, 526.
MARTIN, José.— T.II, 362.
MARTIN Y GOMEZ, Víctor.— T.II, 354.
MARTIN DE LARRAÑAGA, Juan.— Véase: LARRAÑAGA, Juan Martín de.
MARTIN DE MORA, José.— Véase: MORA Y GONZALEZ, José Martín de.
MARTINEZ.— T.I, 112.
MARTINEZ, Antonio.— T.II, 362.
MARTINEZ, Bernardo.— T.III, 714.
MARTINEZ, Diego.— T.III, 714.
MARTINEZ, Domingo.— T.III, 714.
MARTINEZ, Francisco.— T.II, 362; T.III, 714.
MARTINEZ, Juan.— T.II, 362.

MARTINEZ, Salvador.— T.I, 127.
MARTINEZ GONZALEZ, José.— T.III, 714.
MARTINEZ MOREJON, Manuel.— T.III, 714.
MARTINEZ Y SUAREZ, Ramón.— T.II, 354.
MARTINEZ VIÑALET, José.— Véase: ESPAÑA, Ministerio de Marina. Director general de Armamento.
MARZAN Y AHERAN, José.— T.II, 354.
MASSUET Y COYET, Miguel.— T.III, 714.
MATEHAU, F.— Véase: HANNOVER, cónsul en Valparaíso.
MATHEU Y ZABALA, Víctor.— T.III, 615.
MATTA, Guillermo.— T.I, 38.
MATTA, Manuel Antonio.— T.II, 526, 551.
MAURANT Y SEGRERA, Francisco.— T.II, 354.
MAURI, Diego.— T.III, 714.
MAURI, José.— T.III, 714.
MAURIÑO, Pascual.— T.II, 362.
MAURIÑO, Ramón.— T.II, 362.
MAYAN, Gabriel.— T.III, 714.
MAYAN, Manuel.— T.III, 714.
MELENDRERAS Y MINGUELA, Fernando.— T.II, 354.
MELGAREJO, general.— T.II, 558.
MENDEZ CADENA, José.— T.III, 703, 714.
MENDEZ Y GUERRERO, Emilio.— T.III, 703.
MENDEZ NUÑEZ, Casto.— T.I, 7, 10, 11, 13, 17, 24, 25, 27, 34, 35, 36, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 56, 57, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 71, 74, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 84, 88, 89, 90, 91, 93, 96, 98, 99, 100, 105, 106, 107, 108, 109, 113, 115, 116, 124, 125, 126, 127, 128, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 153, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 163, 165, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 182, 185, 186, 187, 188, 189, 194, 196, 199, 203, 207, 208, 209, 210, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 230, 234, 262, 269; T.II, 288, 303, 304, 305, 307, 308, 314, 317, 318, 319, 320, 321, 323, 324, 325, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 343, 346, 347, 348, 350, 351, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 368, 369, 370, 371, 373, 374, 382, 384, 386, 389, 394, 395, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 408, 410, 411, 412, 414, 419, 321, 422, 423, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 435, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 453, 454, 455, 456, 458, 459, 461, 462, 463, 465, 467, 468, 469, 471, 473, 474, 475, 477, 478, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 495, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 518, 519, 520, 521, 522, 530, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 540, 541, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 553, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 564, 567, 574, 577, 578, 580, 584, 586, 588, 589, 590, 593; T.III, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 475, 476, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 685, 686, 687, 689, 691, 692, 693, 694, 696, 699, 703, 708, 711, 712, 716, 717, 718, 721, 722, 723, 724, 725, 727, 729, 731, 732, 733, 735, 738, 740, 741, 743, 744, 745, 746, 748, 749, 750, 753, 755, 756, 757, 758, 759, 761, 763, 764, 765, 773, 779, 783, 787, 789, 793, 795, 796, 805.
MENDIETA, Antonio.— T.II, 362.
MERINO BALLESTEROS, José.— T.III, 608, 613, 621.
MIDDLETON.— T.III, 612.
MIGLIORATI, Marqués de.— T.I, 107.
MIGUEZ SOTO Domingo.— T.I, 97.
MILLAN Y BUIT, José.— T.II, 354, 361; T.III, 738.
MILLAR, Francisco.— T.II, 362.
MILLAR, José.— T.II, 362.
MILLER, teniente inglés.— T.III, 744.
MIRAFLORES, Marqués de.— T.III, 621.
MIRALLES, José.— T.II, 362.

MIRALLES, Pascual.— T.III, 714.
MIRALLES, Sebastián.— T.III, 714.
MIRANDA, Fernando.— T.II, 363.
MISERY.— T.III, 639, 640.
MITRE, Bartolomé.— T.I, 97.
MOIRON Y MORETO, José.— T.II, 354.
MOLINA PEREZ, Manuel.— T.II, 362.
MOLINS, Marqués de.— Véase: ESPAÑA, embajador en Londres.
MON, Alejandro.— T.II, 592.
MONJARDIN MARTINEZ, Domingo.— T.III, 714.
MONTERO, general.— T.I, 36; T.II, 476; T.III, 676.
MONTERO, Ramón.— T.II, 362.
MONTERO Y GAY, Claudio.— T.II, 569.
MONTERO Y RAPALLO, Manuel.— T.II, 354.
MONTES, José A.—T.I, 129, 146; T.III, 632.
MONTES DE OCA Y ACEÑERO, José.— T.II, 354.
MONTOJO, Eduardo.— T.II, 330.
MONTOJO, José.— T.I, 37.
MONTOJO Y PASARON, Patricio.— T.II, 354.
MONTT, Manuel.— T.I, 1, 5.
MORA Y GONZALEZ, José Martín de.— T.I, 196; T.II, 354, 392, 408.
MORALES, Lorenzo.— T.II, 362.
MORALES Y LOPEZ, Fancisco.— T.II, 354.
MORAN, Francisco.— T.III, 703, 714.
MOREIRA, Benito.— T.II, 362.
MOREIRA, Manuel.— T.II, 362.
MOREIRA, Mariano.— T.I, 5.
MORELL Y RODRIGUEZ, Emilio.— T.II, 354.
MORGAN, capitán.— T.I, 231, 254.
MOSQUERA, Tomás Cipriano, general.— T.III, 610.
MUELA, Pedro.— T.II, 362.
MUÑOZ Y GONZALEZ, José, teniente de navío.— T.II, 440.
NAPOLEON III, emperador de Francia.— Véase: FRANCIA, emperador de.
NAVARRO DE ARO, Miguel.— T.I, 171.
NAVARRO Y FERNANDEZ, José.— T.II, 422; T.III, 612, 642.
NAVARRO Y MORGADO, Francisco de Paula.— T.I, 154, 204, 247; T.II, 288, 295, 302, 346, 349, 374, 477, 384, 388, 407, 419, 421, 422, 423, 425, 434, 439, 445, 446, 450, 455, 456, 467, 485; T.III, 699, 700, 705, 710, 711, 714, 716, 717, 718, 720, 722, 724, 726, 732,
NAVARRO Y MORGADO, Joaquín.— T.I, 5, 8, 124; T.II, 354, 440; T.III, 608, 611, 612, 613, 614, 621, 642, 719.
NAVARRO DE OTERO, Miguel.— T.I, 127.
NEGRIN, Ignacio de.— T.I, 30, 76.
NELSON.— Véase: ESTADOS UNIDOS, embajador en Santiago.
NELSSON.— T.III, 621.
NIELSEN, capitán.— T.I, 231, 254.
NOGUERES.— T.III, 621.
NOVO, Nicolás.— T.III, 714.
NOVO, Vicente.— T.III, 714.
NOVOA, José Manuel Segundo.— T.II, 418.
NUÑEZ, Domingo.— T.III, 714.
NUÑEZ, José.— T.III, 714.
NUÑEZ DE PRADO Y ZALDO, Isidro.— T.II, 354.
OCTAVIANO DE ALMEIDA ROSA, Francisco.— T.II, 558.
O'DONNELL, Lepoldo.— T.I, 116.
O'NEALE Y SAN JUAN, Enrique.— T.III, 612.
OLAÑETA.— T.I, 122, 274.
OLAZARRA.— T.III, 615.
OLIVA Y MUÑOZ, Fernando.— T.II, 348, 354, 362, 369, 408.
OLIVEIRA, Manuel.— T.II, 362.
OLIVEIRA, Roque.— T.II, 362.
OLIVER, Guillermo.— T.III, 714.
OLIVER, Jaime.— T.II, 362.
OLLO, Luis.— T.II, 362.
ORBETA Y SUERTEGARAY, Luis de.— T.I, 96; T.II, 354.
ORDOBAS, Antonio.— T.II, 354, 362.
ORDOÑEZ, Melchor.— T.III, 612.
ORDOÑEZ Y FALCO, Julio.— T.II, 354; T.III, 659.
ORDOÑEZ Y FALCON, Julián.— Véase: ORDOÑEZ Y FALCO, Julio.
ORDOVAS, Antonio.— Véase: ORDOBAS, Antonio.
OREYRO Y VILLAVICENCIO, José.— T.II, 450, 474, 490, 514; T.III, 613, 615.

ORS, Esteban.— T.II, 362.
ORS, Jaime.— T.II, 362.
ORS, José.— T.II, 354, 361; T.III, 612.
ORS, Miguel.— T.II, 362.
ORTA Y MILLET, Félix.— T.II, 380.
ORTEGA GARCIA, Leonardo.— T.III, 714.
ORTOLAN, Théodore.— T.I, 30, 76.
OSMA.— T.I, 112.
OSORIO Y MALLEN, Antonio.— Véase: FILIPINAS, comandante general del Apostadero.
OSSA Y GIRALDO, Pedro.— T.II, 354, 361; T.III, 612, 642, 771, 776.
OTERO.— T.I, 122, 274.
ORETO, Joaquín.— T.II, 362.
OUTEIRAL, Juan.— T.II, 392, 406.
OUTERBRIDGE, capitán.—T. II, 309.
PACHECO, Francisco.— Véase: ESPAÑA, Ministro de Estado.
PACHECO, Toribio.— T.I, 1, 77; T.II, 526, 539, 551, 555; T.III, 622 y también: PERU, ministro de Relaciones exteriores.
PADILLA.— Nombre supuesto de D. José Manuel de Pareja y Septién, en su viaje de España al Pacífico, para tomar el mando de la Escuadra, en sustitución de D. Luis Hernández Pinzón.
PAGLIERY Y MARTIN, José.— T.II, 354, 361; T.III, 612, 775.
PALMER, Roundell.— T.I, 8.
PALLARES, Juan.— T.II, 362.
PARDO.—T.I, 50; T.II, 476, 526, 539, 551,
PARDO DE CELA, capitán de fragata.— T.III, 621.
PARDO DE FIGUEROA Y LASERNA, José.— T.II, 354.
PAREDES Y CHACON, Guillermo.— T.II, 354.
PAREJA Y SEPTIEN, José Manuel.— T.I, 1, 4, 5, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 28, 29, 30, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 41, 42, 46, 49, 50, 51, 53, 57, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 81, 88, 90, 91, 93, 97, 104, 107, 118, 119, 122, 123, 125, 130, 132, 135, 138, 158, 160, 163, 171, 173, 189, 202, 203, 206, 212, 214, 217, 229, 235, 239, 271, 273; T.II, 316, 328, 340, 357, 362, 365, 366 370, 387, 526; T.III, 612, 613, 623, 626, 627, 629, 631, 635, 639, 640, 641, 642, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 671, 672, 674, 676, 677, 678, 680, 681, 683, 684, 685, 688, 694, 699, 700, 707, 757.
PARGA, Vicente.— T.I, 102.
PARKER, procurador.— T.II, 424, 572.
PASCUAL, Pablo.— T.II, 362.
PASTOR Y LANDEIRO, Pedro.— T.I, 5, 82, 170, 176, 215, 221; T.II, 283, 324, 351, 354, 414, 429, 447.
PASTORIZA, Faustino.— T.III, 714.
PASTORIZA, Manuel.— T.III, 714.
PATERO Y CHACON, Francisco.— T.I, 96, 167; T.II, 354, 355, 362; T.III, 732, 750.
PATRICKSON.— T.II, 517.
PAVIA Y PAVIA, Francisco de.— T.I, 178, 179, 180; T.II, 340; T.III, 612, 807, 809 y también: ESPAÑA. Ministerio de Marina. Director de Armamentos.— FILIPINAS, comandante general del Apostadero.— FERROL, capitán general del Departamento.
PAZ, Germán.— T.III, 612.
PAZ SOLDAN, José G.— T.I, 5.
PEARSON, J. H.— Véase: BRASIL, vicecónsul en Valparaíso.
PECK, Dr.— T.II, 372.
PEDRAJA, Pedro de la.— T.I, 200.
PEDRIÑAN, Narciso.— Véase: FERNANDEZ PEDRIÑAN Y ELVIRA, Narciso.
PEDRO I, Emperador de Brasil.— T.III, 741.
PERALTA Y DEL CAMPO, Rduardo.— T.II, 354, 361.
PERAZA, Amaro.— T.III, 703.
PEREIRA Y SOTO SANCHEZ, Juan Manuel.— T.II, 354.
PERELLO, José.— T.II, 362.
PEREZ, Antonio.— T.II, 362.
PEREZ, Domingo Antonio.— T.II, 347.
PEREZ, José Joaquín.— T.I, 30 y también: CHILE, presidente de.
PEREZ, Juan.— T.II, 362.
PEREZ, Luis.— T.II, 362.
PEREZ, Manuel.— T.III, 714.

PEREZ ANGUITA, José.— T.I, 127; T.III, 615.
PEREZ FEIJO Y DIAZ, Federico.— T.II, 354.
PEREZ Y LERA, José.— T.II, 354.
PEREZ VIVANCO, Manuel.— T.II, 362.
PERLES, Francisco.— T.II, 362.
PERLEY, Henry.— Véase: POOLES, Henry.
PERMUY ACEBEDO, Francisco.— T.II, 356, 362.
PERY Y ARANA, Mariano.— T.II, 354.
PERY Y GARZON, José María.— T.II, 354.
PETERS.— T.II, 464.
PETIT, Emilio.— T.I, 124.
PETOADO, Manuel.— T.III, 714.
PETOADO, Miguel.— T.III, 714.
PETRIE, George.— T.I, 1, 12; T.III, 652. 653, 655, 689.
PEZET, Juan Antonio.— Véase: PERU, presidente.
PEZUELA Y LOBO, Manuel de la.— T.I, 8, 61, 65, 74, 84, 88, 99, 107, 108, 109, 124, 127, 130, 132, 159, 170, 171, 176, 203, 215, 221, 228, 239, 240; T.II, 304, 308, 346, 354, 359, 362, 363, 408, 411, 415, 417, 420, 482, 519; T.III, 630, 675, 684, 702, 709, 722, 724, 727, 730, 732, 734, 737, 740, 750.
PHEARSON, contralmirante.— T.II, 362, 372, 471.
PICO, Cayetano de.— T.III, 714.
PIEDRAHITA, Vicente.— T.I, 5.
PINACHE, José.— T.III, 714.
PINACHE, Pablo.— T.III, 714.
PINAZA, Amaro.— T.III, 714.
PINAZA, Domingo.— T.III, 714.
PINE, S. M.— T.II, 468.
PINEDA, Josefina.— T. III, 662.
PINI, Carlos.— Véase: HAMBURGO, cónsul general en Chile, y también: MECKLEMBURGO, encargado del consulado en Valparaíso.
PINILLOS.— T.I, 24.
PINZON, general.— Véase: HERNANDEZ PINZON Y ALVAREZ, Luis.
PIRALA.— T.I, 12.
PITA DA VEIGA Y SOLLOSO, Gabriel.— T.II, 354, 406, 511; T.III, 727, 731.
PIZARRO, José Antonio.— Véase: ESPAÑA, vicecónsul en Baltimore.
PLA, Gabriel.— T.I, 79.
PLA, José Benito.— T.II, 362.
PLA, Pedro.— T.II, 362.
PLANDOLET, Pedro P.— T.I, 236; T.II, 381.
PLAZA, José Segundo.— T.I, 8.
POCOBIL, Ramón.— T.II, 362.
POGGIO Y BERMUDEZ DE CASTRO, Salvador.— T.II, 354.
PONS, José.— T.II, 362.
PONS SAN MARTIN, Lorenzo.— T.II, 362.
PONTE, Baltasar.— T.III, 714.
PONTE, Francisco.— T.III, 714.
PONTON, vizconde del.— Véase: ESPAÑA, subsecretario de estado.
POOLES, Henry.— T.I, 96.
PORCELL Y SAAVEDRA, Pío.— T.I, 57; T.II, 354.
POSADILLO Y POSADILLO, Isidoro.— T.II, 354.
POTESTAD.— T.I, 258.
POU, Manuel.— T.II, 392, 406.
POUSADA, Baltasar.— T.III, 703.
POUSADA, Benito.— T.III, 714.
PRADO, Mariano Ignacio.— T.III, 612, 639, 640, 641, 650, y también: PERU, dictador.
PRAIN.— T.I, 162.
PRAT, Juan.— T.III, 714.
PRAT, Pedro.— T.III, 714.
PRATT.— T.I, 30.
PRIM Y PRATS, Juan.—T.II, 519; T.III, 610.
PRIOR.— T.II, 572.
PUENTE Y SEDANO, José de la.— T.II, 354.
PUERTA, Fermín.— T.II, 362.
PUERTA, Juan.— T.II, 362.
PUJOL, Bernardo.— T.I, 196; T.II, 362.
PUJOL, Juan.— T.II, 362.
PULIDO, Bernardo.— T.III, 724.
QUADRA, Diego R. de la.— Véase: ESPAÑA, embajador en Brasil.
QUIÑONES.— T.I, 17.
QUIROGA, Juan.— T.II, 354, 362.
RABAGO, Juan Q. de.— T.II, 373.
RAIGADA, Toribio.— T.III, 612.
RAMIREZ, Luciano.— T.II, 362.

RAMONET, Francisco.— Véase: BAMONET, Francisco.
RAMOS, Manuel.— T.III, 621.
RAMOS Y ARRIBAS, Miguel.— T.II, 354, 361, 362; T.III, 775.
RAMSAY.— T.I, 258, 270.
RAMSAY, George.— T.III, 745.
RAPALLO Y ARRIETA, Salvador.— T.II, 354.
RASOS, Carlos.— T.III, 714.
RASOS, Jacobo.— T.III, 714.
REBOLLEDA GARCIA, Celestino.— T.II, 362.
REBOLLEDO, Williams.— Véase: WILLIAMS REBOLLEDO, comandante.
REDDIE.— T.I, 30.
REGALADO Y WOSEN, Tomás.— T.II, 354.
REGUEIRO, Benito.— T.III, 714.
REGUERA Y GONZALEZ POLA, Ramón.— T.II, 354.
RIAÑO Y TORRES, Rafael.— T.II, 354.
RIBEIRO, Juan Antonio.— T.III, 713.
RICARDO DE ASENSI, Mariano.— Véase: ASENSI, Mariano Ricardo de.
RIERA, Juan.— T.III, 714.
RIERA, Pedro.— T.III, 714.
RIGADA Y RAMON, Isidro de la.— T.II, 354, 361.
RIGADA Y RAMON, Manuel de la.— T.II, 354, 361.
RIGADA Y RAMON, Enrique de la.— T.III, 612.
RIGADA Y LEAL, Manuel de la.— T.III, 612.
RIO, Francisco del.— T.II, 362.
RIO, Tomás José del.— T.II, 362.
RIOS Y ROSAS, Antonio de los.— T.I, 122, 274, y también: ESPAÑA, Consejo de Estado, presidente del.
RIQUELME.— T.III, 612.
ROBERTS, Dionisio.— Véase: LOPEZ ROBERTS, Dionisio.
ROBINSON, capitán.— T.II, 469.
ROBINSON.— Véase: ESTADOS UNIDOS, embajador en Lima.
ROBINSON, William.— Véase: MALVINAS, gobernador de las islas.
ROCA, José.— T.II, 362.
ROCA, Juan.— T.III, 714.
ROCA, Lorenzo.— T.II, 362.
ROCA, Salvador.— T.III, 714.
RODGERS.— Véase: CHILE, cónsul en Nueva York.
RODGERS, capitán.— T.I, 231, 254.
RODGERS, John, comodoro.— T.I, 114; T.II, 314, 317, 318, 319, 320, 321, 323, 325, 343, 347, 372, 379, 384, 414, 435, 471; T.III, 722.
RODIÑO, José.— T.I, 124.
RODRIGO DE LIMA.— T.I, 25.
RODRIGUEZ, Cayetano.— T.II, 362.
RODRIGUEZ, Esteban.— T.III, 714.
RODRIGUEZ, José.— T.II, 362.
RODRIGUEZ, Silvestre.— T.III, 714.
RODRIGUEZ DE ARIAS, Rafael.— Véase: ESPAÑA, Ministerio de Marina, director de Personal.
RODRIGUEZ DE ARIAS Y VILLAVICENCIO, José.— Véase: NAVAS DE TOLOSA, comandante de la.
RODRIGUEZ Y LAGUNILLA, Narciso.— T.II, 254.
RODRIGUEZ Y LOPEZ, Miguel.— T.II, 354, 363.
RODRIGUEZ Y MARTELL, Antonio.— T.III, 714.
RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ, Hipólito. T.II, 354, 361.
RODRIGUEZ Y SAN MARTIN, Constantino.— T.II, 354.
RODRIGUEZ SANDIANIS, José.— T.III, 714.
ROJAS, Antonio.— T.I, 197.
ROJAS, José Bonifacio.— T.II, 373.
ROMAINE, W. G.— T.III, 765.
ROMERO, Gregorio.— T.III, 714.
ROMERO, Manuel.— T.III, 714.
ROMERO Y GUERRERO, José.— T.II, 354.
RONCIERE, Conde de la.— T.II, 415, 417, 482; T.III, 734.
RONGA, capitán.— T.I, 231, 254.
ROSALES, Francisco Javier.— T.I, 30.
ROSAS, Antonio.— T.III, 703, 714.
ROSENBERG, G.— T.I, 214.
ROUSE, capitán.— T.I, 231, 254.

ROUSE, Henry William.— Véase: INGLATERRA, cónsul en Valparaíso.
ROZAS, J. R.— T.II, 373.
RUBIO, Francisco.— T.II, 362.
RUBIO, Joaquín.— T.II, 362.
RUEDA, Antonio.— T.II, 362.
RUEDAS, Juan.— T.III, 714.
RUEDAS, Miguel.— T.III, 714.
RUISELVER, Salvador.— T.III, 714.
RUIZ, Antonio.— T.II, 362.
RUIZ, José.— T.II, 362.
RUIZ NICOLAU, Pedro.— T.III, 714.
RUIZ Y RIVERA, José.— T.II, 354.
RUIZ DE LA ESCALERA Y ARTURO, Benito.— Véase: GERONA, comandante de la.
RUIZ DE VALDIVIA Y AGUILERA, Antonio.— T.II, 354, 408.
RUIZ DE LA VEGA INFANTE.— T.I, 122.
RULL Y LOPEZ, Ramón.— T.II, 354, 362; T.III, 731.
RURANGE.— T.I, 1; T.III, 621.
RUSTON.— T.I, 4.
SA E ALBURQUERQUE, Antonio Coelho da.— T.II, 518.
SAAVEDRA Y CUETO, Fausto.— T.III, 612, 613.
SAAVEDRA, Manuel.— T.II, 347.
SABAU Y LARROYA, Pedro.— T.I, 122, 274.
SABIN, Francisco.— T.II, 362.
SABIN, Lucas.— T.II, 362.
SACRISTA, Baudilio.— T.II, 362.
SACRISTA, Bautista.— T.II, 362.
SALA, Bartolomé.— T.II, 362.
SALAS Y CABRER, Lorenzo.— T.II, 354.
SALAZAR Y MAZARREDO, Eusebio.— T.I, 1, 6, 30; T.III, 604, 605, 606, 608, 609, 611, 612, 613, 616, 621.
SALCEDO, capitán.— T.I, 190; T.III, 621.
SALCEDO, Eustaquio.— T.I, 205.
SALCEDO, Manuel.— T.III, 607, 608, 610, 621.
SALGUEIRO, Fidel.— T.II, 362.
SALGUEIRO, Manuel.— T.II, 362.
SALGUERO, Francisco.— T.III, 714.
SALGUERO, Lorenzo.— T.III, 714.
SALTEMBORN, capitán.— T.II, 309.
SALVA, Antonio.— T.III, 714.
SALVA, Pablo.— T.III, 714.
SAMPEDRO Y LOPEZ, Gervasio.— T.II, 354.
SAN GIL, marqués de.— Véase: FERROL, capitán general del Departamento.
SAN ISIDRO, Conde de.— T.III, 608.
SAN QUIRICO.— Véase: ESPAÑA, secretario de la Legación en Perú.
SAN ROMAN, Alberto.— T.II, 362.
SAN ROMAN, Antonio.— T.II, 362.
SANCHEZ, Alonso.— T.II, 362.
SANCHEZ, Angel.— T.II, 362.
SANCHEZ, Benito.— T.III, 714.
SANCHEZ, Daniel.— T.II, 582; T.III, 797.
SANCHEZ, José.— T.III, 714.
SANCHEZ, Manuel.— T.II, 362.
SANCHEZ BARCAIZTEGUI, Victoriano. T.I, 79, 97, 103, 118, 119, 120, 121, 130, 204, 206, 226, 230, 247, 267; T.II. 288, 302, 346, 354, 358, 362, 392, 406, 502, 511, 519; T.III, 699, 700, 711, 722, 723, 724, 725, 727, 731, 736, 759, 803, 805, 806, 807.
SANCHEZ Y CALVO, Alberto.— T.II, 354.
SANCHEZ Y CALVO, Pedro.— T.II, 354.
SANCHEZ CIFUENTES Y GARCIA, Alejandro.— T.II, 354.
SANCHEZ MALDONADO, José.— T.II, 316.
SANCHEZ OCAÑA Y VIEITIZ, Zoilo.— Véase: COLON, comandante del.
SANCHEZ SILVA.— T.I, 122, 274.
SANDERS, capitán.— T.II, 572.
SANTA MARIA, Domingo.— T.I, 30, 38, 67, 77, 112; T.III, 676.
SANTIAGO, Bernardino.— T.II, 363.
SANTOS, Domingo.— T.II, 362.
SANTOS, Manuel.— T.II, 362.
SANZ, Francisco.— T.II, 362.
SANZ, Juan.— T.II, 362.
SARMIENTO, José.— T.I, 5.
SCHEWERTZ, Gmo. E.— T.I, 106.
SCHIBI, Nicolás.— Véase: DINAMARCA, cónsul general en Valparaíso.
SEBASTIAN, José.— T.III, 714.
SEBASTIAN, Nicolás.— T.III, 703, 714.
SEGALERRA Y LINARES, Adolfo de.— T.II, 354.

SEGUNDO NOVOA, José Manuel.— Véase: NOVOA, José Manuel Segundo.
SEGURA, coronel.— T.II, 551.
SEIDE, Francisco.— T.III, 714.
SEIDE, Leonardo.— T.III, 714.
SEMINARIO, José.— T.III, 612.
SEMMES, capitán.— T.I, 79, 104.
SERANTES Y ULBRICH, José.— T.II, 354.
SERDIO, José.— T.I, 64; T.III, 661, 663.
SERON Y MARENGO, Juan.— T.II, 354.
SERRA, Juan Ramón.— T.II, 362.
SERRA Y RIVERO, Luis.— T.II, 354.
SEVILLA Y SAMBASART, Francisco.— T.II, 354.
SEWARD, William Henry.— Véase: ESTADOS UNIDOS, ministro de Estado.
SIDRACH DE CARDONA Y QUESADA, José.— T.II, 354.
SIDRO Y DE LA TORRE, Adolfo.— T.I, 8; T.II, 354, 363.
SIERRA Y CARDENAS.— T.I, 122.
SIERRA Y MOYA.— T.I, 122, 274.
SILVA, Antonio.— T.I, 8.
SILVA Y FERNANDEZ DE CORDOBA, Alvaro de.— T.II, 354; T.III, 751.
SILVA FERRO, Ramón de.— Véase: CHILE, cónsul general en Londres.
SIMPSON, capitán.— T.II, 424.
SIMPSON, general.— T.I, 1.
SIMPSON, J. H.— T.I, 231, 254.
SIRERA Y PENELLOS, Vicente.— T.II, 354, 362.
SIRES, Gabriel.— T.III, 714.
SIRES, Juan.— T.III, 714.
SOLARI.— T.I, 106.
SOLER, Esteban.— T.II, 362.
SOLER Y CASAS, José.— T.II, 362.
SOLER Y NAVARRO, Manuel.— T.II, 354.
SOLER Y WERLE, Emilio.— T.I, 8; T.II, 354, 463.
SOLIS Y CASTAÑO, Antonio.— T.II, 354.
SOMORROSTRO, Agustín.— T.II, 362.
SOMORROSTRO, Juan.— T.II, 362.
SORAZU.— T.III, 608, 621.
SORELA Y MAURI, Pedro.— Véase: ESPAÑA, embajador en Argentina.
SOSA, Julián.— T.I, 8.
SOSTOA Y ORDOÑEZ, Rafael.— T.II, 4.
SOTO LERENA, Ignacio.— T.II, 357.
SOUSA, Antonio M. de.— T.I, 206.
SOUSA.— T.I, 122, 274.
STANLEY, lord.— Véase: INGLATERRA, ministro de Negocios Extranjeros.
STEPHENS.— T.II, 476.
STERRY, A.— T.I, 231, 254.
STEWART, James.— T.II, 324.
STRACHAN, Alexander.— T.I, 8.
SUAREZ, Alejo.— T.III, 714.
SUAREZ, Cristóbal.— T.III, 714.
SUAREZ, Evaristo.— T.III, 703, 714.
SUAREZ, Fernando.— T.III, 703, 714.
SUAREZ, Francisco.— T.II, 362; T.III, 714.
SUAREZ, José.— T.II, 362.
SUAREZ, Pelegrín.— T.III, 714.
SUAREZ, Salvador.— T.II, 362.
SUAREZ INCLAN, Estanislao.— Véase: ESPAÑA, subsecretario de Gobernación.
SULLIVAN.— T.II, 389.
SULLIVAN, capitán.— T.II, 469.
SYMONS, capitán.— T.II, 309.
TABOADA, Juan.— T.III, 612.
TARMEY, capitán.— T.I, 231, 254.
TASSARA, Gabriel G.— Véase: ESPAÑA, embajador en Washington.
TAVIRA, Salvador.— Véase: ESPAÑA, embajador en Chile.
TEJADA, ministro.— T.I, 50.
TEJEDOR, Antonio.— T.II, 362.
TEJEDOR, Pedro.— T.II, 362.
TELLADO, Vicente.— T.II, 384, 511.
THOMAS, D.— T.I, 214.
THOMSON, William Taylor.— Véase: INGLATERRA, embajador en Santiago.
THORNG, general.— T.I, 1.
TOCORNAL, Manuel Antonio.— T.I, 30.
TOLEDO, Pedro.— T.II, 368.
TOMAS Y PELAEZ, Juan.— T.II, 384.
TONDA DE MIGUEL, Antonio.— T.I, 127.
TOPETE, Juan Bautista.— Véase: TOPETE Y CARBALLO, Juan Bautista.
TOPETE, Ramón.— Véase: ESPAÑA, Ministerio de Marina, director de Matrículas.

TOPETE Y CARBALLO, Juan Bautista.— T.I, 16, 18, 21, 22, 61, 65, 82, 88, 90, 91, 93, 107, 111, 124, 159, 174, 197, 201, 221, 274; T.II, 308, 323, 324, 351, 354, 357, 362, 365, 392, 411, 414, 449, 462, 471, 519; T.III, 661, 675, 681, 682, 719, 727, 731, 743.
TORIBIO LIRA, José.— Véase: LIRA, José Toribio.
TORO Y HOYOS, Leopoldo de.— T.II, 354.
TORRE, Duque de la.— Véase: MARTINEZ DE CAMPOS Y SERRANO, Carlos; Duque de la Torre.
TORRE, Servando.— Véase: LATORRE, Servando.
TORRE Y FIGUEROA, Joaquín de la.— T.II, 354.
TORRES, Gregorio.— T.III, 714.
TORRES, Isidro.— T.III, 714.
TORRES, P. A.— Véase: COLOMBIA, cónsul en Valparaíso.
TOUET, A.—T.I, 28; T.II, 306; véase BOUET WILLAUMEZ, Louis Edouard.
TRIGGS, capitán.— T.II, 309.
TUCKER, John.— T.II, 476, 479, 526, 539, 551, 553.
TUERO, José María.— T.I, 224.
TULLOCH, capitán.— T.I, 231, 254.
TULLOCH, L.— T.II, 309.
UGALDE, José.— T.III, 714.
UGARTE, Juan de.— Véase: ESPAÑA, cónsul en Lima.
UGARTECHE, general.— Véase: PERU, comandante general de Marina.
UHAGON.— T.I, 122, 274.
UHAGON, Felipe.— T.I, 127, 171.
URBINA, José María.— T.I, 1.
URCHARD, capitán.— T.I, 231, 254.
URIA, Alejandro.— T.II, 347, 354.
URION.— T.III, 680.
URMENETA Y ERRAZURIZ.— T.I, 127.
VALCARCEL Y USEL DE GUIMBARDA, Carlos.— T.I, 51, 98, 124, 170, 215, 221; T.II, 308, 354, 361, 426, 448, 469, 510, 543; T.III, 727, 738, 743, 744, 745, 752, 753, 755, 758, 759, 767, 771, 775, 776, 778, 779, 780.
VALDEAVELLANO.— T.I, 88, 130; T.III, 653, 655, 656.
VALDEGAMAS, Marqués de.— T.I, 12.
VALDES.— T.III, 668.
VALDIVIA, Carmen.— T.I, 124.
VALENTI, Ramón.— Véase: VALENTI Y BONAPLATA, Ramón.
VALENTI Y BONAPLATA, Ramón.— T.I, 115, 133; T.II, 354.
VALERA, Juan.— T.II, 362.
VALERO, Miguel Esteban.— T.III, 714.
VALVER, Antonio.— T.II, 362.
VALVER, Francisco.— T.II, 362.
VALVERDE Y RUIZ DE SOMAVIA, José. T.II, 354, 361.
VALLE RIESTRA, Ramón.— T.III, 612, 647, 648, 650, 651.
VALLS Y PUIG, José.— T.I, 79, 104, 258.
VARELA, Manuel.— T.II, 362.
VARELA Y LOPEZ, Manuel.— T.I, 197; T.II, 362.
VARGAS MACHUCA, general.— T.II, 539; T.III, 679.
VARUHAGGEN.— T.II, 332.
VAZQUEZ, José.— T.III, 714.
VELANDO Y PAZ, Manuel.— T.III, 625, 634.
VELARDE, Conde de.— T.I, 122, 274.
VENTURA, José.— T.II, 362.
VERBRUGGE, capitán.— T.I, 231, 254.
VERDERA, José.— T.II, 362.
VERDERA, Juan.— T.II, 362.
VERTERA, Federico.— T.II, 362.
VERTERA, Juan.— T.II, 362.
VIAL Y FUNES, Manuel.— T.I, 8; T.II, 354; T.III, 684.
VICUÑA MACKENNA, Benjamín.— T.I, 12, 53, 258, 270; T.II, 476, 517, 523, 568.
VIDAL, Dr.— T.II, 469.
VIDAL, Manuel.— T.I, 102.
VIDAL, Miguel.— T.III, 639, 640.
VIDELA, Jorge.— T.I, 124.
VIEL, Benjamín.— T.I, 112.
VILA, Juan.— T.III, 714.
VILA, Pedro.— T.III, 714.
VILANOVA, Angel.— T.II, 362.
VILDOSOLA Y ZALVIDE, Mario de.— T.II, 354.
VILLAGRAN, J. Antonio.— T.I, 124.

VILLALON, Vicente.— T.II, 320, 321.
VILLANUEVA, Antonio.— T.I, 127, 171.
VILLAR, Manuel.— T.II, 362.
VINIEGRA Y MENDOZZA, Lorenzo.— T.II, 354.
VION, Emile.— Véase: FRANCIA, encargado de Negocios en Lima.
VISTAHERMOSA, Conde de.— Véase: ESPAÑA, embajador en Londres.
VIVANCO, Manuel Ignacio.— Véase: PERU, ministro plenipotenciario en la cuestión con España.
VIVANCO Y ZORRILLA, Rafael.— T.II, 354.
VIVERO.— Véase: PERU, ministro de Hacienda.
WARD, L. H.— T.I, 8.
WARTS.— T.II, 526.
WATTEL.— T.I, 30; T.III, 612.
WEBB, capitán.— T.II, 563.
WELLES, Gideón.— Véase: ESTADOS UNIDOS, ministro de Marina.
WESTERS, F. S.— T.II, 409.
WHEATON, Henry.— T.I, 214; T.II, 612.
WILKINS, Abraham.— T.I, 8.
WILLIAM IV.— rey de Inglaterra.— T.II, 365.
WILLIAMS, almirante.— T.II, 555.
WILLIAMS REBOLLEDO, comandante. T.II, 539, 551.
WINCHESTER, capitán.— T.II, 523.
WOOLACOTT, capitán.— T.II, 309.
YAÑEZ, Francisco.— T.II, 362.
YOLIF Y DE LA SERNA, Adolfo.— T.II, 325, 354, 362.
YOTIF.— Véase: YOLIF Y DE LA SERNA, Adolfo.
YUS, Antonio.— T.I, 196.
ZABALA Y DE LA PUENTE, Juan de.— Véase: ESPAÑA, ministro de Marina.
ZAILHADS, capitán.— T.III, 668.
ZALDUMBIDE, Tomás de.— T.II, 367.
ZAMANILLO, Celedonio.— T.II, 362.
ZAMANILLO, Roque.— T.II, 362.
ZARAGOZA, José.— T.II, 362.
ZAVALA.— Véase: ZABALA Y DE LA PUENTE, Juan de.
ZELTNER, A.— Véase: FRANCIA, cónsul en Panamá.
ZENTENO, José Ignacio.— T.I, 4, 5.
ZIRIZA, Antonio.— T.II, 354.
ZUAZO MONDRAGON Y FAJARDO, Joaquín, Marqués de Almeiras.— Véase: HABANA, comandante de Marina de la.
ZUMARAN.— T.I, 130, 204.

INDICE TOPOGRAFICO

ABTAO, apostadero de.— T.II, 320, 374.— Canal, T.I, 221; T.II, 320, 374.— Combate de, T.I, 196, 197, 211, 220, 221; T.III, 747.— Isla de, T.I, 220 221; T.III, 718.
ACAJUTLA, puerto de (El Salvador).— T.II, 342.
ACAPULCO.— T.I, 107; T.II, 351; T.III, 621.
ADELAIDA, puerto de (Australia).— T.II, 599.
AFRICA.— T.II, 555.— Guerra de, T.III, 742.
AGUACHAPA (El Salvador).— T.II, 342.
AGUILAS.— T.II, 362.
ALCUDIA.— T.III, 714.
ALGECIRAS.— T.II, 362, 391.
ALICANTE.— T.I, 127, 171, 259; T.II, 362; T.III, 714.— Comandante de Marina de, T.I, 242, 246, 259.
ALMERIA.— T.I, 192; T.II, 362; T.III, 714. Comandante de Marina de.— T.I, 192.
AMAPOLA, bahía de.— T.II, 342.
AMAZONAS, río.— T.III, 612, 616.
AMBERES.— T.II, 309, 367.
AMERICA.— T.I, 1, 5, 30, 33, 35, 97, 122, 200, 236; T.III, 604, 608, 613.— Central, T.II, 342; T.III, 621, 684.— Correo de, T.I, 237.— Costa de, T.II, 324.— Costa este del Sur, T.I, 214.— Estados de, T.I, 30; T.II, 409; T.III, 620.— Estados confederados del Norte de, T.I, 30.— Gobiernos de, T.I, 30.— Guerra civil de los Estados del Norte, T.I, 30.— Mares de, T.I, 122; T.II, 328.— Occidental, T.II, 568.— Puertos de, T.I, 6; T.II, 324.— Representantes de, T.I, 6.— Repúblicas de, T.I, 6, 30, 236; T.II, 551.— Del Sur, T.II, 384, 468, 581, 583.— Suroccidental.— T.II, 471.
AMUR, posesiones rusas del.— T.I, 105.
ANCUD, golfo de.— T.I, 174.
ANDES, cordillera de los.— T.III, 622.
ANDRACH.— T.II, 362.
ANNOBON, isla de.— T.III, 612.
ANTILLAS.— T.I, 6, 31, 92, 227, 263; T.II, 339, 384, 403, 442, 451, 457, 459, 476, 479, 480, 481, 492, 510, 520, 553, 567; T.III, 612.
ANTWERP.— Véase: AMBERES.
ARANJUEZ, sublevación de.— T.I, 116.
ARAUCO, bahía de.— T.I, 186; T.III, 616, 617.
ARENYS DE MAR.— T.II, 362.
AREQUIPA.— T.I, 539, 551; T.III, 658, 796.
ARGENTINA.— T.I, 5, 54.— Confederación, T.III, 622.— Cónsul en Río de Janeiro, T.I, 54.— Cónsul general en Valparaíso. Véase: BEECHER, Gregorio.— Gobierno de, T.I, 54; T.II, 295, 469, 499.— Vicecónsul en Paranagua (Brasil), T.I, 54.
ARICA.— T.I, 1, 125, 206; T.II, 539; T.III, 796.
ASPINWALL (Panamá).— T.I, 79; T.II, 555.
ATIQUISAYA (El Salvador).— T.II, 342.
ATLANTICO, océano.— T.I, 6, 7. 79, 88; T.II, 329, 398, 403, 406, 414, 425, 428, 447, 450, 457, 489, 520, 551, 553, 555, 559, 567, 568; T.III, 608, 621, 723, 738.
AUSTRALIA.— T.I, 69, 206; T.II, 324, 599.
AUSTRIA.— T.I, 30.— Cónsul general en Valparaíso, T.I, 214.— Gobierno de, T.II, 517.
AYACUCHO, batalla de.— T.I, 172; T.III, 612, 621.
AYMOND, monte.— T.III, 639, 640.

AZORES, islas.— T.I, 8; T.III, 804.
BAHAMA, canal de.— T.I, 92, 130.
BAHIA (Brasil).— T.I, 1, 247; T.II, 485, 510, 533, 567, 588; T.III, 616, 619.
BAILEN, Regimiento de Caballería de.— T.I, 116.
BAJA, punta.— T.III, 639.
BALTIMORE.— T.II, 523.
BARACOA.— T.I, 92.
BARCELONA.— T.I, 116, 236, 244; T.II, 362, 377, 378, 380, 381; T.III, 714.— Comandante de Marina de, T.I, 242, 244, 246.
BATABANO.— T.I, 92.
BATAVIA.— T.II, 399; T.III, 774, 777, 786.
BEAUCHENE, isla.— T.III, 724.
BELGICA, cónsul en Valparaíso.— T.I, 214; T.II, 325.
BENIDORM.— T.II, 362.
BERKELEY (Inglaterra).— T.I, 8.
BERMUDAS, islas.— T.II, 523.
BETANZOS.— T.III, 714.
BILBAO.— T.I, 252; T.II, 362.— Comandante de Marina, T.I, 242, 246, 252.
BIRKENHEAD.— T.I, 268; T.III, 720.
BLANCA, Isla.— T.I, 2; T.III, 621, 629.
BLANES.— T.II, 362.
BOLIVIA.— T.I, 5, 6, 8; T.II, 551, 558; T.III, 614.
BORBON, meridiano de.— T.III, 768, 774.
BOSTON.— T.I, 104; T.II, 502, 505, 506, 523, 533, 536, 546.
BRASIL.— T.I, 6, 54; T.II, 378, 398, 459, 473, 474, 487, 491, 506, 518, 533, 548, 555, 558, 568, 572, 575, 576, 577, 588, 595; T.III, 620, 622.— Embajador en Santiago, T.II, 295.— Emperador de, T.II, 431, 449.— Gobierno de, T.I, 54; T.II, 473, 491, 502, 516, 518, 548, 555; ministro de Negocios Extranjeros, T.I, 54; T.II, 518, 541, 548; también SA E ALBURQUERQUE, Antonio Coelho de.— Princesa de, T.II, 440.— Vicecónsul en Valparaíso, T.I, 214.
BREA, LA (Honduras).— T.II, 342.
BREMEN, cónsul general en Valparaíso.— T.I, 214.
BREST.— T.I, 238, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 250, 252, 253, 259, 260, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 275, 280; T.II, 285, 289, 312, 313, 424,
BUENA ESPERANZA, cabo de.— T.II, 502, 511, 546, 599; T.III, 774.
BUENOS AIRES.— T.I, 51, 54, 79, 101, 118, 205; T.II, 295, 332, 380, 388, 422, 435, 456, 506, 523, 555; T.III, 622.
BURDEOS.— T.II, 367, 441, 592.
BURRIANA.— T.I, 232.
CABO CRUZ.— T.III, 714.
CABO FRIO.— Véase: FRIO, cabo.
CABO VERDE, islas.— T.I, 8; T.II, 330, 487; T.III, 617, 634, 710, 715.
CADIZ.— T.I, 5, 6, 15, 148, 165, 177, 190, 191, 200, 204, 222, 223, 237, 278, 279, 281; T.II, 284, 287, 290, 291, 292, 293, 316, 326, 328, 339, 367, 373, 374, 391, 397, 398, 403, 429, 437, 441, 451, 463, 474, 487, 510, 533, 534, 553, 556, 567; T.III, 616, 617, 619, 622, 634, 635, 640, 690, 715, 741, 771, 789, 795, 804, 806, 808.— Capitán general del Departamento, T.I, 31, 32, 39, 40, 43, 82, 127, 145, 148, 149, 152, 171, 186, 191, 223, 226, 237, 241, 245, 246, 256, 263, 265, 271, 277, 278, 279, 281; T.II, 282, 284, 287, 290, 291, 292, 293, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 305, 315, 328, 333, 334, 335, 339, 341, 351, 366, 385, 391, 398, 405, 412, 418, 433, 454, 479, 481, 524, 542, 565, 574, 576, 580; T.III, 612, 617, 634, 690, 695, 698, 699, 700, 701, 704, 705, 706, 707, 709, 713, 733, 771, 776, 779, 793, 794, 795, 798, 799, 800, 802, 808; véase también, BUSTILLO Y BARREDA, José María.— Capitán del puerto de, T.II, 339.— Gobernador de, T.I, 200, 223; T.II, 326, 373.— Tribunal de Presas de, T.I, 15, 70, 82, 145, 271; T.II, 328, 341, 344, 351, 352, 366, 385, 391, 397, 405, 412, 496, 528, 565.
CAIBARIEN.— T.I, 92.
CALAIS, puerto de.— T.II, 424.
CALATRAVA, Regimiento de Caballería de.— T.I, 116.
CALBUCA, canal.— T.I, 221.
CALBUCO, estrechos de.— T.III, 718.
CALCUTA.— T.II, 399.

CALDERA, comandante general de armas del puerto de.— Véase: VILLAGRAN, J. Antonio.
CALDERA, puerto de.— T.I, 8, 16, 19 22, 24, 28, 30, 51, 57, 61, 63, 64, 65, 67, 68, 74, 77, 78, 81, 82, 83, 84, 88, 96, 97, 99, 100, 106, 107, 108, 109, 118, 124, 125, 127, 131, 132, 144, 145, 158, 159, 170, 171, 176, 203, 206, 233, 272, 274; T.II, 333, 334, 341, 365, 379, 411, 442; T.III, 649, 653, 654, 655, 661, 663, 664, 665, 669, 672, 684, 686, 688, 691, 692, 694, 696, 702, 708, 730.
CALDERILLA, Puerto de.— T.I, 124.
CALETAS, puerto de.— T.I, 106.
CALIFORNIA.— T.I, 1, 24, 49, 53, 67, 88, 107, 130, 160, 170, 189, 203, 220, 239, 258; T.II, 341, 428, 439, 456, 471; T.III, 608, 621, 655.
CALLAO, EL.— T.I, 1, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 17, 19, 20, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 34, 35, 36, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 56, 57, 60, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 70, 74, 78, 88, 95, 97, 107, 109, 112, 115, 127, 130, 170, 172, 187, 193, 202, 206, 212, 218, 219, 221, 231, 254; T.II, 294, 309, 343, 347, 348, 350, 351, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 368, 369, 371, 372, 384, 389, 390, 392, 398, 403, 406, 411, 413, 422, 425, 428, 444, 452, 465, 471, 476, 517, 519, 526, 539, 555, 570, 582, 585; T.III, 608, 610, 612, 613, 614, 615, 621, 622, 639, 640, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 687, 689, 691, 692, 693, 694, 703, 708, 727, 730, 731, 734, 739, 740, 751, 752, 757, 758, 770, 771, 774, 775, 776, 779, 787, 788, 792.— Combate de, T.II, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 364, 371, 372, 399, 403, 519, 544, 545, 555; T.III, 728, 729, 731, 733, 734, 737, 740, 741, 742, 747, 749, 750, 752, 770, 775.— Jefe del resguardo de, T.I, 27, 136.— Prefecto de, T.III, 677, 679, 683.— Tratado de, T.I, 101.
CAMBADOS.— T.II, 362.
CAMBRILS.— T.II, 362; T.III, 714.
CANARIAS, gobernador de.— T.I, 223.
CANARIAS, islas.— T.II, 330, 362, 487, 533; T.III, 619, 622, 624, 639, 640, 714.
CANDIA, sublevados de.— T.II, 572, 588.
CANGAS.— T.II, 362; T.III, 714.
CANTON, río de.— T.II, 399.
CAÑETE, valle de.— T.III, 647, 650.
CARAMIÑAL.— T.II, 362.
CARDENAS.— T.I, 92.— Capitán del puerto de, T.II, 380.
CARDIFF.— T.I, 186, 231, 254; T.II, 309; T.III, 661.
CARLOS I o PRINCIPES, islas de.— T.III, 639.
CARLOS III, isla de.— T.III, 639, 640.
CARRACA, arsenal de LA.- T.III, 709.
CARRIZAL, puerto de.— T.I, 8, 106.
CARTAGENA.— T.I, 55, 58, 59, 166, 253; T.II, 285, 392, 429, 466, 488, 510, 515, 543; T.III, 634, 769, 781.— Capitán general del Departamento, T.I, 31, 32, 39, 40, 43, 55, 58, 59, 147, 149, 166, 222, 226, 245, 246, 253, 265; T.II, 285, 301, 432, 433, 450, 466, 524, 545, 574, 576, 580; T.III, 617, 630, 733, 767, 769, 779, 781, véase también: ESTRADA, Antonio; IBARRA, José de.
CARTAYA.— T.II, 362.
CARVA, arrecife de.— T.III, 717.
CASTELL.— T.II, 362.
CASTELLON.— T.II, 362.
CASTILLA.— T.I, 30, 31; T.II, 321.
CATALUÑA.— T.I, 236; T.II, 381.
CAVITE, arsenal de.— T.II, 399.
CAYENA.— T.I, 114; T.II, 505.
CAYO PALANQUETA.— T.II, 480.
CAYO SAL.— T.II, 480.
CERRO AZUL.— T.III, 614.
CIENFUEGOS.— T.I, 92.
CIUDAD DE EL CABO.— T.II, 599.
COBIJA, puerto de (Bolivia).— T.I, 8, 20, 96, 100, 112, 172; T.III, 650, 654, 655, 661, 669, 675, 676.
COLOMBIA.— T.I, 1, 4, 5, 124, 170; T.III, 610, 621.— Cónsul en Valparaíso, T.I. 214.
COLON.— T.I, 162.

CONCEPCION.— T.I, 51, 68, 124, 206.
CONSTITUCION, puerto.— T.II, 452.
COOPER, dique de.— T.II, 399.
COPIAPO.— T.I, 16, 18, 99, 124, 127, 171.
COQUIMBO, puerto de.— T.I, 8, 10, 11, 13, 19, 24, 51, 53, 57, 60, 61, 63, 64, 67, 68, 69, 70, 77, 78, 80, 81, 82, 83, 84, 88, 89, 96, 106, 107, 108, 113, 123, 124, 125, 159, 161, 203, 212, 231, 254; T.III, 654, 663, 664, 665, 669, 672, 684, 686, 688, 703, 794, 795, 808.
CORCUBION.— T.II, 362.
CORISCO, isla de.— T.III, 612.
CORONEL.— T.I, 186; T.II, 375; T.III, 621.
CORRIENTES.— T.I, 206.
CORUÑA, LA.— T.I, 127, 171, 250; T.II, 289, 362; T.III, 714.— Comandante de Marina de la provincia de, T.I, 102, 242, 246, 250; T.II, 289.
CRONSTADT, puerto de.— T.I, 105.
CROOKED REACH.— T.III, 639, 640.
CRUZ, montaña.— T.III, 639, 640.
CUBA, isla de.- 7, 79, 92, 104, 258; TII, 342, 451, 502, 511, 517, 523, 526, 536, 553, 554, 555, 567; T.III, 608, 621, 651, 658.— Capitán general de, T.I, 283; T.II, 342, 554, 567; véase también: CUBA, gobernador superior civil de; DULCE, Domingo (1862-1866) y LERSUNDI, Francisco (1866-1869).— Gobernador superior civil de, T.I, 79, 104, 258; T.II, 315, 480.
CUERVO, isla de.— T.III, 805.
CUEVAS, cabo de.— T.III, 639, 640.
CULLERA.— T.III, 714.
CUMBERLAND BAY, puerto.— T.I, 96, 98, 124.
CURUPAITI, batalla de.— T.II, 551.
CHACAO, estrecho de.— T.III, 718.
CHALA, puerto.— T.III, 612.
CHAMAL, paralelo de.— T.I, 8.
CHAÑARAL, puerto de.— T.I, 106.
CHARLESTOWN.— T.II, 505.
CHICLAYO, provincia de.— T.III, 607, 608, 621.
CHILCA.— T.III, 672, 676.
CHILE, Cámaras.— T.II, 526.— Congreso nacional de.— T.I, 30, 33; T.II, 539, 551.— Cónsul en Buenos Aires, T.I, 79.— Cónsul general en Londres, T.I, 79.— Cónsul en Nueva York, T.I, 258, 270.— Cónsul en Río de Janeiro, T.I, 54.— Embajador en Buenos Aires, T.II, 499.— Embajador en Londres, T.II, 476.— Embajador en Quito, T.I, 30.— Embajador en Washington, T.I. 33, 258; T.II, 476.— Encargado de Negocios en Lima, T.I, 30; T.II, 551; T.III, 613, 615.— Gobierno de, T.I, 5, 6, 8, 28, 30, 33, 38, 39, 40, 43, 50, 58, 59, 68, 79, 90, 91, 92, 93, 95, 101, 104, 107, 124, 130, 131, 153, 173, 179, 182, 186, 189, 212, 214, 219, 221, 224, 258, 262, 264,-267, 269, 270; T.II, 295, 314, 317, 319, 320, 321, 323, 331, 332, 343, 366, 379, 384, 411, 436, 439, 457, 459, 460, 476, 480, 481, 499, 502, 505, 511, 517, 518, 523, 526, 535, 539, 549, 551, 555, 558, 569, 583. T.III, 619, 624, 648, 650, 655, 674, 764, 772.— Marina mercante, T.II, 328, 493, 496, 528.— Ministro de Hacienda, T.III, 613.— Ministro del Interior, T.II, 517.— Ministro de Marina, T.II, 320, 551.— Ministro Plenipotenciario en París, T.I, 30.— Ministro Plenipotenciario en Perú, véase: SANTA MARIA, Domingo.— Ministro de Relaciones Exteriores, T.I, 30, 33; T.II, 435, 461, 539, 551; T.III, 613, 619; véase: COVARRUBIAS, Alvaro.— Presidente de, T.I, 30, 33; T.II, 320, 476, 555; véase también: PEREZ, José Joaquín.
CHILOCA, isla de.— T.III, 718.
CHILOE.— T.I, 1, 65, 68, 97, 107, 130 159, 174, 189, 196, 202, 221; T.II, 320, 346, 374, 411, 442, 471; T.III, 720, 747.
CHILLAN.— T.II, 539, 551.
CHINA.— T.I, 220; T.II, 373, 399, 502, 569, 571, 583, 599; T.III, 774.— Mar de, T.III, 773.
CHINCHAS, islas.— T.I, 5, 6, 12, 30 53, 68, 107, 160; T.II, 462, 471, 486 526, 551; T.III, 608, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 620, 621, 622, 623, 624, 642, 651, 658, 666, 668, 676, 681, 682, 688.— Valle de, T.III, 614, 658.
CHORRILLOS.— T.III, 677, 679.

DEAL, fondeadero.— T.II, 524, 531.
DESOLACION, isla de.— T.III, 639, 640.
DIEGO RAMIREZ, islas de.— T.III, 617, 738, 758, 771, 775.
DINAMARCA.— T.I, 42.— Cónsul general en Valparaíso, T.I, 214.
DIRECCION, colinas de la.— T.III, 639, 640.
DOVER.— T.II, 424.
ECUADOR.— T.I, 1, 5, 6, 25, 30, 203; T.III, 610, 612, 621, 651, 682.— Embajador en Chile, T.I, 25; T.II, 551.— Ministro de Relaciones Exteriores, T.III, 651.
EMUY.— T.II, 569.
ENGLISH REACH.— T.III, 639, 640.
ENTRE RIOS.— T.III, 621.
ESCOCIA.— T.I, 8; T.II, 424.
ESPAÑA.— Comisario especial en Perú, véase: SALAZAR Y MAZARRERO, Eusebio.
Comisión de Marina en Estados Unidos, T.II, 536, 546.
Comisión de Marina en Francia, Jefe de la, T.III, 634.
Comisión de Marina en Londres, Jefe de la, T.I, 116, 129, 146, 149, 156; T.II, 416, 524, 527, 529, 531, 582, 586; T.III, 632.
Compañía de vapores correos transatlánticos, T.I, 200.
Consejo de Estado, T.I, 70, 71, 73, 111, 122, 168, 274; T.II, 328, 391, 397, 496, 528, 587, 598.— Presidente del, T.II, 328 y también: RIOS Y ROSAS, Antonio de los.— Secretario general, T.I, 73, 111, 122, 274 y también: MADRAZO, Pedro.
Consejo de Guerra, T.I, 122; T.II, 316, 328.
Consejo de Ministros, T.I, 69, 70, 71, 73, 75, 79, 122, 185, 223; T.II, 473.
Cónsul en Amberes, T.II, 369.
Cónsul en Buenos Aires, T.I, 79.
Cónsul en Burdeos, T.II, 592.
Cónsul en El Callao, T.I, 13, 24, 61, 67; T.III, 661.
Cónsul en Cardiff, T.I, 231, 254; T.II, 309; T.III, 754.
Cónsul en Cobija, T.I, 20.
Cónsul general en China, T.II, 583, 585.
Cónsul en Emuy, T.II, 569.
Cónsul en Filadelfia, T.I, 114; T.II, 523.
Cónsul en El Havre, T.II, 530, 554; T.III, 797.
Cónsul en Lima, T.III, 606, 607, 613.
Cónsul general en Londres, T.I, 232; T.II, 424, 464, 524, 525, 562, 563, 572, 579.
Cónsul en Marsella, T.II, 568.
Cónsul en Montevideo, T.II, 419.
Cónsul general en Portugal, T.II, 409.
Cónsul general en Río de Janeiro, T.II, 588.
Cónsul en San Francisco, T.I, 24.
Cónsul en Sidney, T.II, 599, 600.
Cónsul general en Singapore, T.II, 568, 569.
Cónsul en Southampton, T.II, 390; T.III, 633, 649, 657, 673, 681.
Cónsul en Valparaíso, T.II, 628.
Correspondencia de.— Véase: EUROPA, correspondencia de.
Dirección de Artillería, T.III, 640.
Dirección de Hidrografía, T.III, 640.
Dirección de Infantería, T.III, 630.
Embajador en la Argentina, T.I, 54, 118; T.II, 485; T.III, 788.
Embajador en Bolivia.— Véase: SALAZAR Y MAZARREDO, Eusebio.
Embajador en Brasil, T.I, 54; T.II,295, 332, 388, 403, 414, 431, 457, 459, 460, 473, 491, 518, 541, 548, 584, 588; T.III, 788.
Embajador en Chile, T.I, 30, 33; T.III, 610, 612 613, 615, 618, 619, 621.
Embajador en Ecuador, T.III, 651.
Embajador en Florencia, T.I, 229.
Embajador en Lisboa, T.II, 311, 349, 427; T.III, 711.
Embajador en Londres.— T.I, 79, 104, 131, 149, 150, 229, 232, 272; T.II, 310, 389, 416, 424, 464, 470, 476, 524, 562, 563, 566, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 594, 598; T.III, 733.
Embajador en Montevideo.— T.I, 54, 103, 118; T.II, 329, 332, 419, 421, 425, 428, 439, 449, 456, 467, 469, 485, 517, 558; T.III, 620, 711, 788, 795.
Embajador en París.— T.I, 30, 33, 42,

131, 229, 238, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269; T.II, 306, 396, 592; T.III, 733.
Embajador en Perú.— T.I, 10, 11, 12, 13, 17, 20, 30, 34, 35, 36, 41, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 56, 60, 61, 62, 64, 67, 77, 88, 97, 101, 107, 112, 126, 136, 137, 139, 142, 143, 172, 189, 209, 210, 216; T.III, 655, 676, 679, 683, 689, 683.
Embajador en Washington.— T.I, 79, 92, 104, 107, 229, 258, 270.
Encargado interino de Negocios en Chile.— T.I, 30, 33, 80, 100, 101, 108, 113, 115, 162, 212, 220.
Escuadra de las Antillas.— T.II, 451.
Escuadra del Pacífico, comandante general de la.— Véase: HERNANDEZ PINZON Y ALVAREZ, Luis, hasta 7 de diciembre de 1864; PAREJA Y SEPTIEN, José Manuel hasta 29 de noviembre de 1865; después, MENDEZ NUÑEZ, Casto.— Escuadra del Pacífico, Junta Económica.— T.I, 53, 82, 127, 170, 176; T.II, 324, 351, 384, 412, 502, 560; T.III, 694.
—, Junta de Guerra.— T.I, 219, 221, T.II, 346, 351; T.III, 718, 739, 740.
—, Junta de Jefes.— T.III, 613.
—, Mayor general de la.— Véase: NAVARRO Y MORGADO, Joaquín, hasta 31 de julio de 1864; después, LOBO Y MALAGAMBA, Miguel.
Estación naval del Golfo de Guinea.— T.I, 32, 141.— Jefe de la, T.I, 149, 224, 226, 264: T.III, 779. Estación naval en Río de la Plata.— T.I, 32, 54, 79, 84, 97, 103, 130, 154, 226, 236, 247; T.II, 288, 295, 332, 346, 403, 419, 422, 423, 425, 447, 450, 458, 466, 467, 469, 472, 475, 485, 489, 490, 494, 514; T.III, 634, 636, 638, 699,711.
—, Jefe de la.— T.III, 616, 636, 638; y también: VELANDO Y PAZ, Manuel; SANCHEZ BARCAIZTEGUI, Victoriano, hasta 6 de marzo de 1866; NAVARRO, Francisco de Paula hasta 4 de julio de 1866; OREYRO Y VILLAVICENCIO, José, hasta de agosto de 1866.
Gobierno de.— T.I, 1, 3, 5, 6, 8, 18, 19, 28, 30, 31, 33, 34, 35, 38, 51, 53, 54, 65, 69, 79, 87, 88, 90, 93, 95, 101, 103, 104, 106, 107, 109, 115, 116, 124, 125, 130, 132, 145, 149, 153, 160, 163, 169, 170, 173, 176, 177, 181, 182, 185, 189, 203, 212, 214, 221, 224, 226, 229, 230, 236, 242, 244, 246, 258; T.II, 283, 295, 304, 306, 311, 314, 318, 319, 321, 323, 324, 328, 329, 332, 342, 346, 362, 363, 365, 378, 379, 381, 384, 387, 392, 399, 403, 406, 409, 411, 414, 422, 425, 426, 428, 429, 435, 437, 439, 441, 445, 451, 457, 458, 462, 464, 467, 468, 469, 471, 475, 480, 485, 490, 493, 496, 498, 501, 510, 518, 520, 526, 528, 533, 536, 544, 551, 553, 555, 558, 559, 562, 563, 567, 568, 583, 592; T.III, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 629, 635, 638, 639, 640, 642, 644, 648, 650, 651, 656, 667, 680, 700, 718, 733, 737, 738, 740, 744, 746, 747, 752, 758, 766, 768, 773, 774, 783, 784, 787, 788, 792, 797, 807.
Junta Consultiva de la Armada.— T.II, 328, 528; T.III, 742, 754, 776.— Presidente de la.— T.I, 31, 37; T.II, 316, 328, 344, 352, 450, 497, 504; T.III, 733, 736, 742, 749, 776, 778, 779, 780.
Marina Mercante.— T.I, 31, 38, 40, 59, 85, 87, 92, 150, 179, 184, 226, 236, 267; T.II, 378, 381, 403, 429, 433, 450, 502, 583.
Ministerio de Marina. Almirantazgo.— T.I, 3.
—, Director de Armamentos.— T.I, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 24, 25, 27, 28, 32, 34, 35, 36, 39, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 69, 70, 73, 80, 82, 92, 111, 145, 177, 241; T.II, 316, 328, 377, 382, 393, 394, 400, 482, 524; T.III, 603, 621, 630, 631, 701, 705, 736, 764, 767, 769, 794, 795, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 808.
—, Director de Contabilidad.— T.II, 450, 547; T.III, 764, 798, 799, 800, 801, 807.
—, Director de Matrículas.— T.III, 714, 767, 803, 804.
—, Director de Personal.— T.I, 158; T.II, 316, 450; T.III, 603, 611, 621, 714, 735, 779, 808.
Ministro de Estado.— Fueron:
Pacheco, Francisco 1-III-1864.
Llorente, Alejandro 16-IX-1864.
Benavides, Antonio -IX-1864.
Bermúdez de Castro, Manuel 21-VI-1865.
Calonge, Eusebio 10-VII-1866.
Castro, Alejandro 1867.
Arrazola, Lorenzo VII-1867.
Roncali, Marqués de 23-IV-1868.
Ministro de Estado.— T.I, 5, 6, 16, 17, 20, 25, 26, 27, 28, 30, 33, 34, 36, 38, 39, 41, 42, 44, 45, 46, 48, 50, 51, 54, 75, 76, 80, 88, 94, 95, 101, 103, 107, 114, 117, 130, 131, 132, 135, 136, 137, 138, 139, 142, 143, 149, 155, 160, 162, 165, 175, 177, 189, 194, 195, 202, 209, 212, 216, 221, 223, 227, 228, 229, 231, 232, 233, 234, 235, 238, 254, 257, 258, 270, 272, 273; T.II, 283, 294, 306, 309, 310, 314, 315, 317, 319, 328, 329, 331, 332, 336, 337, 338, 345, 353, 365, 366, 367, 375, 378, 383, 384, 386, 387, 389, 390, 391, 395, 396, 397, 409, 424, 433, 435, 455, 456, 457, 459, 462, 464, 476, 481, 483, 493, 495, 497, 506, 508, 517, 523, 528, 530, 535, 541, 548, 555, 562, 566, 568, 572, 574, 575, 576, 577, 578, 584, 587, 592, 599; T.III, 606, 608, 609, 613, 620, 628, 650, 718, 722, 760, 797.
Ministro de Gobernación.— Fueron:
Cánovas del Castillo, Antonio 1-III-1864
González Bravo, Luis 16-IX-1864
Posada Herrera, José 21-VI-1865
González Bravo, Luis 10-VII-1866
Ministro de Gobernación.— T.I, 181, 184, 223.
Ministro de la Guerra.— Fueron:
Marchesi, José 1-III-1864
Fernández de Córdoba, Fernando 16-IX-1864
Rivero Lemoyne, Felipe IX-1864
O'Donnell, Leopoldo 21-VI-1865
Narvaez, Ramón 10-VII-1866
Parreño, Francisco VII-1866
Mayalde, Rafael 23-IV-1868
Ministro de la Guerra.— T.I, 150, 184, 243; T.II, 378.
Ministro de Hacienda.— Fueron:
Salaverría, Pedro 1-III-1864
García Barzanallana, Manuel 16-IX-1864
Castro, Alejandro IX-1864
Alonso Martínez, Manuel 21-VI-1865
Cánovas del Castillo, Antonio 1865
García Barzanallana, Manuel 10-VII-1866
Sánchez Ocaña, José 1867
Orovio, Marqués de 23-IV-1868
Ministro de Hacienda.— T.I, 230.
Ministro de Marina.— Fueron:
Zabala y de la Puente, Juan de 7-IX-1861
O'Donnell, Leopoldo 14-VII-1862
Zabala y de la Puente, Juan de 30-VIII-1862
O'Donnell, Leopoldo 17-I-1863
Bustillo y Gómez de Barreda, José M. 17-I-1863
Ulloa, Augusto 9-II-1863
Mata y Alós, Francisco de 3-III-1863
Gutiérrez de la Concha, José 19-VI-1863
Gutiérrez de Rubalcava, Joaquín 17-I-1864
Pareja y Septién, José Manuel 1-III-1864
Mon, Alejandro 3-III-1864
Pareja y Septién, José Manuel 11-III-1864
González Bravo, Luis 16-IX-1864
Armero y Fernández de Peñaranda, Francisco 27-IX-1864
Zabala y de la Puente, Juan de 21-VI-1865
Calonge y Fenollet, Eusebio 10-VII-1866
Gutiérrez de Rubalcava, Joaquín 13-VII-1866
Belda y García, Martín 27-VI-1867
Catalina y del Amo, Severo 13-II-1868
Ministro Plenipotenciario en Chile.—T.I, 30 y también: PAREJA Y SEPTIEN, José Manuel y MENDEZ NUÑEZ, Casto.
Ministro Plenipotenciario en Perú.— Véase: ESPAÑA. Embajador en Perú.
Ministro Plenipotenciario en Portugal.

T.II, 409, 483 y también: ESPAÑA. Embajador en Lisboa.
Ministro Plenipotenciario en Washington.
Véase: ESPAÑA. Embajador en Washington.
Ministro de Ultramar.— Fueron:
López Ballesteros, Diego 1-III-1864
Seijas Lozano, Manuel 16-IX-1864
Cánovas del Castillo, Antonio 21-VI-1865
Castro, Alejandro 10-VII-1866
Marfori, Carlos 1867
Ministro de Ultramar.— T.I, 200, 223; T.II, 399, 583, 585.
Secretario de la Legación en Chile.— T.I, 12, 20, 30; T.III, 722.
Secretario de la Legación en Perú.— T.I, 12, 187, 202; T.II, 283, 411.
Subsecretario de Estado.— Fueron:
Pontón, Vizconde del.
Goñi, Facundo.
Jabat, Rafael.
Subsecretario de Estado.— T.I, 76, 117, 202, 227, 238, 254; T.II, 309, 353, 367, 387, 409, 457, 459, 464, 470, 505, 506, 525, 532, 537, 563, 573, 579, 591, 599; T.III, 628, 754, 766.
Subsecretario de Gobernción.— T.I, 181, 184.
Subsecretario de Marina.— T.III, 630, 631.
Subsecretario de Ultramar.— Fueron:
Cortés Llanos, B.
Albacete, Salvador.
Subsecretario de Ultramar.— T.I, 200; T.II, 291, 583, 591, 599.
Tribunal Supremo de Guerra y Marina.— T.II, 316, 328; T.III, 808.
Vicecónsul en Baltimore.— T.II, 523.
Vicecónsul en Bahía.— T.II, 588.
Vicecónsul en Boston.— T.II, 505, 506, 509, 549.
Vicecónsul en Callao.— T.III, 689.
Vicecónsul en Londres.— T.II, 572.
Vicecónsul en Madera.— T.II, 409.
Vicecónsul en Melbourne.— T.II, 599, 602.
Vicecónsul en Nueva York.— T.I, 258.
Vicecónsul en Pernambuco.— T.II, 588.
Vicecónsul en Río Janeiro.— T.II, 400.
Vicecónsul en Rosario.— T.I, 519.
Vicecónsul en San Francisco.—T.II, 387.
Vicecónsul en Swansea.— T.III, 752, 754.
Vicecónsul en Valparaíso.— T.I, 65, 155; T.III, 615.
Vicecónsules en Brasil.— T.I, 54.
ESPIRITU SANTO, cabo de.— T.III, 750.
ESTADOS, isla de.— T.III, 723, 739. 771, 775.
ESTADOS UNIDOS.— T.I, 6, 7, 8, 24, 28, 30, 31, 38, 39, 76, 79, 92, 97, 101, 107, 123, 173, 208, 212, 213, 214, 258; T.II, 319, 362, 367, 387, 435, 499, 451, 457, 471, 476, 492, 502, 507, 511, 517, 523, 526, 549, 551, 555, 568, 569, 572, 583, 599; T.III, 614, 621, 658, 733, 740.— Cónsul en Caldera.— T.I, 84, 109.— Cónsul en el Callao.— T.II, 347.— Cónsul en Cayena.— T.I, 114.— Cónsul en Panamá.— T.II, 283.— Cónsul en Paramaribo.— T.I, 114.— Cónsul en Río de Janeiro.— T.II, 502.— Cónsul en Valparaíso.— T.I, 8, 68, 106, 133, 189, 214; T.III, 688, 764.— Cónsul en China.— T.II, 583.— Cónsules en la India.— T.II, 583.— Cónsules en Japón.— T.II, 583.— Embajador en Brasil.— T.II, 502.— Embajador en Lima.— T.I, 1.— Embajador en Santiago.— T.I, 101, 104, 187, 189, 212, 220, 221; T.II, 314, 317, 318, 319, 325, 379, 384, 435, 461.— Escuadrilla.— T.III, 722.— Estación Naval en el Pacífico.— T.I, 189, 220; T.II, 323.
—, Jefe de la.— T.I, 189.— Gobierno de.— T.I, 79, 92, 101, 104, 173, 189, 213, 227, 229, 248, 258; T.II, 331, 346, 435, 502, 506, 523, 526, 558, 583.— Guerra de.— T.III, 614.— Ministro de Estado.— T.I, 1, 79, 92, 258.— Ministro de Marina.— T.II, 372.— Ministro Plenipotenciario en Chile.— Véase: ESTADOS UNIDOS. Embajador en Santiago.— Secretario de la Legación en Santiago.— T.II, 319.— Vicecónsul en Caldera.— T.I, 124.
ESTEPONA.— T.III, 714.

EUROPA.— T.I, 2, 4, 5, 6, 7, 17, 28, 30, 33, 47, 51, 53, 100, 101, 107, 109, 112, 125, 126, 127, 133, 173, 184, 187, 200, 203, 206, 236, 240; T.II, 324, 330, 340, 347, 365, 392, 398, 403, 414, 426, 474, 476, 520, 526, 555, 588; T.III, 614, 621, 629, 647, 650, 656, 660, 699.— Correspondencia de.— T.I, 19, 30, 51, 101, 107, 113, 126, 235, 273; T.II, 304, 350, 430, 471; T.III, 655, 656, 660, 663, 664, 667, 672, 689, 739, 741, 754, 784, 785.
FALKLAND, islas.— Véase: MALVINAS, islas.
FALKLAND SOUND.— T.III, 775.
FELANITX.— T.II, 362.
FELIX, punta.— T.III, 639, 640.
FERNANDO NORONHA, isla de.— T.II, 487, 491, 503, 510, 538, 542.
FERNANDO POO, isla de.— T.III, 612.
FERROL.— T.I, 85, 86, 87, 102, 110, 171, 190, 246, 255, 261, 276; T.II, 313, 322, 362, 374, 429, 441, 447, 463, 494, 595, 596, 597, 598; T.III, 639, 640, 714, 744, 797, 803, 805, 806, 807, 808.— Capitán general del Departamento, T.I, 31, 32, 39, 40, 43, 85, 86, 87, 102, 110, 149, 151, 190, 222, 226, 245, 251, 255, 261, 265, 276; T.II, 301, 313, 322, 433, 450, 494, 524, 574, 576, 580, 595, 596, 597, 598; T.III, 733, 779, 803, 804, 805, 806, 807, 809. Comandante general de Arsenales, T.I, 261.— Jefe del tercer batallón de Infantería de Marina, T.III, 770.
FIGUERAS.— T.II, 362.
FILADELFIA.— T.I, 104; T.II, 452, 523, 583.
FILIPINAS.— T.I, 84, 189; T.II, 384, 399, 403, 428, 444, 520, 553, 555, 569, 583.— Apostadero, T.I, 198; T.II, 399,583; T.III, 774, 786, 789.— Capitán general de las islas, Véase: FILIPINAS, gobernador superior civil de las islas.— Comandante general del Apostadero, T.I, 32, 72, 149, 178, 179, 180, 226, 266; T.II, 327, 340, 376, 399, 450, 459, 460, 569, 570, 571, 581, 583, 585, 594, 600, 601, 602; T.III, 750, 751, 757, 762, 768, 772, 773, 774.— Gobernador superior civil de las islas, T.II, 568, 569, 581, 583, 585, 599, 602; T.III, 733, 779.
FINISTERRE.— T.I, 110, 232.
FLORENCIA.— T.I, 229; T.II, 306.
FONSECA, golfo de.— T.II, 342.
FORT FISHER.— T.II, 523.
FORTESCUE, rada de.— T.III, 639, 640.
FORWARD, cabo.— T.III, 639, 640.
FRANCIA.— T.I, 5, 30, 42, 97, 101, 116 153, 160, 173, 214, 221, 234; T.II, 304, 367, 392, 411, 424, 471, 526, 539, 546, 551; T.III, 621.— Comisario Imperial en las islas de Sociedad.- Véase: RONCIERE, Conde de.— Cónsul general en Batavia.— T.III, 777.— Cónsul en Buenos Aires.— T.I, 51, 79.— Cónsul en El Callao.— T.II, 314, 374.— Cónsul en Panamá.— T.I, 1, 24, 26, 53, 66, 79, 104, 107, 112, 130, 162, 169, 189, 212, 218; T.II, 283, 374, 387; T.III, 615, 621, 651, 676, 678, 680, 683, 687, 689.— Cónsul en Valparaíso.— T.I, 189, 214; T.II, 325.— Emperador de.— T.I, 30; T.II, 449; T.III, 610.— Encargado de Negocios en Lima.— T.I, 5; T.II, 304, 347, 422; T.III, 605, 606, 608, 612, 613, 615, 621, 667.— Encargado de Negocios en Santiago.— T.I, 153, 189, 221, 228; T.II, 319, 325, 422.— Escuadra de bloqueo en Méjico.— T.I, 30, 38; T.III, 680.— Estación Naval en el Pacífico.— T.I, 28, 30, 214; T.II, 304, 396.
—, Jefe de la.— T.I, 214; T.II, 304.— Gobierno de.— T.I, 30, 173, 189, 214, 221, 229; T.II, 283, 318, 319, 346, 374, 551; T.III, 612.— Mediación para la paz.— T.II, 526, 539, 546, 551, 555, 558, 562.— Ministro de Marina.— T.I, 30, 76; T.II, 306, 396.— Ministro de Negocios Extranjeros.— T.I, 30, 33, 214; T.II, 306.— Vicecónsul en Callao.— T.I, 67; T.III, 689.— Vicecónsul en Copiapó.— T.I, 124.
FRIO, cabo.— T.II, 503, 510.
FUEGO, Tierra del.— T.III, 617, 639.
FUENGIROLA.— T.III, 714.
GALAN, puerto.— T.III, 639, 640.
GALICIA.— T.II, 362.
GASPAR, isla de.— T.III, 774.

GIBRALTAR.— T.I, 232, 244; T.II, 342.
GIJON.— T.I, 232, 242, 246, 280; T.III, 714.— Comandante de Marina de.— T.I, 242, 246, 280.
GLASGOW.— T.II, 452, 470, 523.
GRAN BRETAÑA.— Véase: INGLATERRA.
GRANADA.— T.III, 714.
GRAVESEND, puerto de.— T.II, 424.
GREENHITE.— Véase: GREENWICH.
GREENWICH.— T.I, 129, 146; T.II, 517, 599, 602.
GREGORY RANGE.— T.III, 639, 640.
GUAIRA, LA.— T.II, 464.
GUAITECA, isla.— T.III, 708.
GUANTANAMO.— T.I, 92.
GUATEMALA.— T.I, 5.— Cónsul en Valparaíso.— T.I, 214.
GUAYACAN, puerto.— T.I, 8.
GUAYAQUIL.— T.I, 1, 6; T.II, 610, 615, 621, 651.
GUILDAD, puerto de.— T.I, 107.
GUINEA, Estación naval del golfo de.— Véase: ESPAÑA. Estación naval del golfo de Guinea.
GUINEA, golfo de.— T.I, 32.
HABANA, La.— T.I, 24, 32, 79, 92, 104, 123, 157, 200, 225, 237, 249, 258, 279; T.II, 283, 291, 297, 298, 312, 315, 328, 339, 342, 378, 379, 380, 387, 441, 451, 472, 474, 480, 492, 510, 522, 523, 543, 553, 554; T.III, 618, 621, 741.— Apostadero de La.— T.I, 122, 157, 164; T.II, 328, 475, 536; T.III, 615.— Comandante general del Apostadero de La.— T.I, 7, 32, 79, 92, 123, 149, 157, 164, 225, 241, 245, 258, 263; T.II, 291, 312, 379, 380, 403, 450, 459, 460, 472, 479, 480, 492, 502, 507, 524, 530, 536, 553, 554, 567; T.III, 612, 616, 618, 634, 658, 733, 779. Comandante de Marina de La.— T.I, 79; T.II, 315.
HABANA, punta.— T.III, 639.
HAITI.— T.I, pág. VI.
HAMBRE, puerto del.— T.III, 636, 637, 639, 640.
HAMBURGO.— T.I, 125.— Cónsul general en Chile, T.I, 125, 214.— Vicecónsul en Arica, T.I, 125.
HANNOVER.— Cónsul en Valparaíso.— T.I, 214.
HAVRE, EL.— T.II, 530, 554, 557, 582; T.III, 797.
HEBRIDAS, islas.— T.III, 732.
HERRADURA, La.— T.I, 96, 125.
HOLAND, cabo.— T.III, 639, 640.
HOLANDA.— Almirante jefe de la Escuadra en Batavia.— T.III, 777.— Encargado del consulado en Valparaíso.— T.I, 214.
HONDURAS.— T.II, 342, 553.
HONG-KONG.— T.II, 373, 399, 403, 569.
HORNOS, cabo de.— T.I, 6, 88, 127, 154, 160, 186, 203; T.II, 302, 346, 369, 384, 414, 428, 436, 517; T.III, 617, 621, 634, 711, 724, 726, 734, 738, 739, 744, 750, 752, 758, 775, 776, 779, 781.
HUANCAYO.— T.III, 647, 650.
HUASCO, puerto.— T.I, 8.
HUELVA.— T.II, 362.
IBIZA.— T.III, 714.
INDEPENDENCIA, bahía de la.— T.III, 668, 577.— Castillo de, T.III, 612.
INDIA.— T.II, 583.
INDIAS ORIENTALES.— T.II, 505.
INGLATERRA.— T.I, 1, 8, 15, 16, 26, 30, 31, 38, 39, 67, 69, 79, 92, 101, 104, 112, 116, 146, 148, 150, 151, 153, 160, 164, 169, 173, 186, 208, 214, 221, 229, 236, 254, 262, 264, 267, 268, 269; T.II, 310, 311, 324, 326, 345, 365, 387, 411, 433, 441, 468, 471, 480, 511, 517, 523, 526, 539, 546, 551, 587, 591, 599; T.III, 612, 621, 733, 752.— Almirantazgo.— T.I, 16, 18, 229, 272; T.III, 760, 766, 774.— Cónsul en Caldera.— T.I, 111, 274.— Cónsul en Madera.— T.II, 311.— Cónsul en Panamá.— T.II, 283.— Cónsul en Valparaíso.— T.I 8, 15, 96, 214, 271; T.II, 314, 325, 365, 454.— Embajador en Madrid.— T.I, 173, 177; T.II, 328, 365; T.III, 760, 766.— Embajador en Perú.— T.III, 613, 615.— Embajador en Santiago.— T.I, 8, 69, 75, 153, 173, 189, 219, 221, 228; T.II, 319, 325, 328, 365.— Embajador en Uruguay.— T.II, 560.— Estación naval en el Cabo de Buena Esperanza, Jefe de la.— T.III, 782, 783.— Estación naval en el Pacífico Meridional.— T.I, 8, 16, 18, 26, 28, 69; T.II, 319, 323, 365, 368.— Estación naval en el Pacífico Meridional, Jefe de la.— Véase: HARVEY, Thomas.— Fuerzas Navales en la costa S.E. de América, Jefe de.— Véase: RAMSAY, contralmirante.— Gobierno de.— T.I, 8, 30, 116, 153, 165, 173, 177, 189, 214, 221, 229, 272; T.II, 310, 314, 319, 328, 353, 365, 432, 496, 502, 528, 551, 562, 563, 566, 612, 755, 782, 783.— Marina de.— T.I, 228; T.II, 362, 424.— Mediación para la paz.— T.II, 526, 539, 546, 551, 555, 558, 562.— Ministro de Negocios Extranjeros.— T.I, 173, 229, 272; T.II, 365, 464, 470, 562, 563, 754.— Reina de.— T.II, 468; T.III, 755.
IQUIQUE, Puerto de.— T.I, 106, 202; T.II, 411.
IRLANDA.— T.II, 468.
ISABEL, isla.— T.III, 639, 640.
ITALIA.— T.I, 15, 19.— Cónsul en Buenos Aires.— T.I, 79.— Cónsul en Santiago.— T.III, 703.— Cónsul en Valparaíso.— T.I, 108, 214, 271; T.II, 325, 454.— Embajador en Madrid.— T.II, 328, 493, 496, 528.— Embajador en Montevideo.— Véase: BARBOLANI, Rafael Ulises.— Embajador en Perú.— T.II, 347.— Estación naval en el Río de la Plata.— T.II, 467.— Gobierno de.— T.I, 229; T.II, 306, 328, 493, 496, 497, 504, 528.
JAPON.— T.II, 502, 505, 506, 511, 546, 568, 569, 570, 571; 581, 583, 585, 599.— Gobierno de.— T.II, 511, 583.
JARUCO, meridiano de.— T.II, 480.
JAVA, Mar de.— T.III, 774.
JERSEY.— T.I, 258.
JUAN FERNANDEZ, isla de.— T.I, 96, 98, 107, 108, 124, 133, 174; T.III, 718.
KING GEORGE SOUND.— T.II, 599.
LAGE, puerto de.— T.I, 102, 110.
LAMI, arrecife de.— T.III, 718.
LAMONT, diques de.— T.II, 399.
LANDY, punta.— T.III, 640.
LEIPZIG.— T.III, 612.
LEONES MARINOS, isla de los.— T.III, 738, 746, 766, 770, 775, 776.
LIMA.— T.I, 1, 2, 5, 6, 10, 12, 17, 24, 30, 36, 41, 46, 48, 56, 61, 97, 100, 101, 112, 115, 123, 140, 172, 189, 206, 216; T.II, 362, 372, 452, 457, 476, 519, 526, 539, 551, 552; T.III, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 612, 613, 614, 615, 616, 621, 622, 655, 656, 667, 673, 674, 676, 677, 678, 679, 681.
LISBOA.— T.II, 349, 378, 429, 483; T.III, 787.
LIVERPOOL.— T.I, 3, 79, 96, 129, 146, 149, 190.
LOBOS, isla de.— T.III, 613, 805.
LONDRES.— T.I, 79, 104, 129, 146, 149, 156, 203, 229, 232; T.II, 324, 387, 424, 524, 525, 526, 527, 529, 531, 562, 563, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 582, 588, 589, 594; T.III, 632, 653, 656, 743.
LONG REACH.— T.III, 639, 640.
LOTA, puerto de.— T.I, 8, 30, 69, 74, 101, 106, 167, 186; T.II, 374, 517; T.III, 616, 617, 619, 624, 628, 634.
LOW, puerto.— T.III, 718.
LUANCO.— T.II, 362.
LUGO.— T.II, 362.
LUNES, cabo.— T.III, 640.
LUSIA.— T.III, 644.
MACAO.— T.II, 583.
MADERA, isla de.— T.II, 311, 510.
MADRID.— T.I, 5, 26, 30, 33, 37, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 94, 95, 107, 111, 116, 122, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 145, 147, 148, 149, 150, 151, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 161, 163, 164, 165, 173, 181, 183, 184, 191, 193, 194, 195, 198, 199, 200, 203, 206, 207, 208, 209, 210, 222, 226, 227, 230, 233, 234, 235, 242, 243, 245, 246, 248, 251, 258, 262, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 271, 274; T.II, 290, 291, 292, 299, 300, 301, 305, 310, 316, 328, 331, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 344, 346, 352, 354, 365, 366, 370, 374, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 389, 391, 393, 394, 395, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 407, 412, 413, 416, 418, 429, 430, 436, 441, 442, 443, 444, 446, 448, 450, 451, 455, 458, 459, 460, 461, 475, 476, 478, 479,

481, 482, 483, 486, 495, 496, 497, 498, 500, 501, 504, 507, 508, 509, 512, 513, 514, 515, 516, 520, 524, 528, 530, 535, 536, 537, 538, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 551, 552, 553, 564, 565, 570, 573, 574, 576, 577, 578, 580, 582, 585, 587, 600; T.III, 603, 609, 621, 629, 630, 631, 632, 633, 651, 655, 656, 689, 695, 699, 700, 704, 707, 709, 711, 713, 714, 736, 761, 763, 765, 767, 769, 776, 778, 779, 780, 793, 794, 795, 800, 801, 802, 803, 804, 808.— Auditor de Marina.— T.II, 496.
MAGALLANES, estrecho de.— T.I, 6, 107, 130, 160, 204, 262, 267, 269; T.II, 302, 326, 329, 346, 374, 384, 414, 457, 476, 517, 567; T.III, 624, 629, 632, 634, 637, 638, 639, 640, 695, 699, 705, 724, 734.
MAGDALENA, isla de.— T.III, 639, 640.
MAIRE, estrecho de.— T.III, 617.
MALACA, estrecho de.— T.III, 774.
MALAGA.— T.II, 362, 378; T.III, 612, 714.— Comandante de Marina, T.I, 242, 246.
MALDONADO, puerto de.— T.II, 377, 517.
MALGRAT.— T.II, 362.
MALPICA.— Ayudante del distrito.— T.I, 102.
MALVINAS.— Gobernador de las islas.— T.II, 468, 500; T.III, 723, 738, 746, 752, 755, 758.
MALVINAS, islas.— T.I, 154, 262, 267, 269, T.II, 406, 414, 421, 423, 427, 445, 449, 468, 488, 500, 517; T.III, 616, 711, 724, 726, 738, 739, 741, 744, 746, 755, 756, 758, 763, 766, 771, 775, 779.
MALLORCA.— T.II, 378; T.III, 714.
MANILA.— T.I, 179, 180, 198; T.II, 327, 340, 373, 376, 399, 420, 429, 475, 555, 569, 571, 581, 601, 602; T.III, 739, 750, 751, 757, 762, 768, 770, 772, 773, 774, 784, 786, 787, 792.— Correo de, T.II, 373.
MARBELLA.— T.III, 714.
MARIEL.— T.I, 92.
MARIN.— T.II, 362; T.III, 714.
MARSELLA.— T.II, 339.
MARTES o TAJADO.— T.III, 639, 640.
MARTILLO, punta del.— T.I, 261.
MARTIN GARCIA, isla de.— T.III, 622.
MARTINICA.— T.II, 510.
MATABAY, puerto de.— T.III, 732, 734.
MATANZAS.— T.I, 92; T.II, 339.
MATARO.— T.II, 362; T.III, 714.
MAULE.— T.I, 171.
MAURICIO, meridiano de.— T.III, 768, 784.
MAZARRON.— T.III, 714.
MAZORQUE, islote.— T.III, 613.
MECKLEMBURGO.— Encargado del consulado en Valparaíso.— T.I, 214.
MEDINASIDONIA.— T.II, 362.
MELBOURNE, puerto de.— T.II, 599, 602.
MENDOZA.— T.I, 118; T.II, 567.
MEXICO.— T.I, 3, 19, 30, 38, 173; T.II, 342, 471; T.III, 608, 610.
MILAGRO, punta.— T.III, 639, 640.
MISERICORDIA, puerto.— T.III, 639, 640.
MOBILA.— T.II, 523.
MONTEVENTOSO, vigía de.— T.I, 261.
MONTEVIDEO.— T.I, 6, 24, 51, 73, 79, 84, 88, 97, 107, 108, 118, 119, 120, 121, 130, 154, 160, 168, 189, 203, 204, 205, 206, 220, 223, 230, 247; T.II, 288, 295, 302, 332, 346, 347, 374, 375, 377, 384, 403, 419, 421, 422, 425, 426, 428, 434, 438, 440, 445, 448, 449, 450, 456, 457, 459, 467, 468, 469, 474, 484, 489, 506, 513, 519, 523, 534, 539, 544, 549, 550, 551, 555, 557, 558, 559, 560, 561, 567, 577, 584, 593; T.III, 617, 619, 620, 622, 624, 625, 629, 631, 632, 634, 635, 636, 637, 639, 640, 699, 711, 715, 720, 722, 724, 726, 739, 743, 744, 746, 752, 764, 770, 784, 786, 788, 791, 803, 805.
MOQUEGUA.— T.III, 796.
MORA.— T.III, 614.
MOZAMBIQUE, estrecho de.— T.III, 774.
MUMBLES.— T.II, 309.
NAGASAKI.— T.II, 583.
NATAL, puerto de.— T.III, 774.
NEWCASTLE.— T.I, 8; T.III, 661.
NEW LONDON.— T.II, 523.
NICARAGUA.— T.II, 342, 530.— Istmo de.— T.II, 342.
NORTEAMERICA.— T.II, 392.— Véase también: ESTADOS UNIDOS.
NORTH RIVER.— T.I, 258.

NOYA.— T.III, 714.
NUESTRA SEÑORA DE LA ESPERANZA, angostura de.— T.III, 639, 640.
NUEVA GALES DEL SUR.— T.I, 8.
NUEVA GRANADA.— Véase: COLOMBIA.
NUEVA ORLEANS.— T.II, 345, 523.
NUEVA YORK.— T.I, 79, 104, 162, 227, 258, 270; T.II, 502, 506, 517, 523, 555, 568; T.III, 621, 773.
NUEVITAS.— T.I, 92.
NUEVO, canal.— T.II, 480.
OBED CHECE, isla de.— T.II, 406.
OCAÑA, sublevación de.— T.I, 116.
OCEANIA, posesiones francesas en.— T.III, 733, 750.
OLAVIA, jardín.— T.I, 17.
OLD BAILEY, cárcel de.— T.II, 464.
OLDEMBURGO.— Cónsul en Valparaíso. T.I, 214.
OMOA.— T.II, 342.
ORANGE, pico de.— T.III, 639, 640.
ORIENTAL (República).— Véase: URUGUAY.
ORIENTE, guerra de.— T.I, 70.
OTAHITI.— Véase: TAHITI.
OVIEDO.— T.I, 280; T.II, 362.
PACASMAYO.— T.III, 608, 610.
PACIFICO, océano.— T.I, 6, 8, 28, 30, 69, 79, 88, 91, 101, 114, 116, 154, 198, 258, 262, 267, 269; T.II, 295, 302, 311, 324, 332, 346, 374, 377, 384, 398, 403, 413, 414, 424, 430, 451, 468, 471, 505, 511, 517, 518, 520, 526, 539, 546, 551, 558, 575, 583; T.III, 603, 608, 610, 613, 616, 621, 624, 625, 628, 630, 631, 632, 637, 639, 640, 642, 699, 701, 704, 705, 718, 721, 722, 739, 767, 788, 803, 806, 808.— Agentes españoles en el.— T.I, 30.— Archipiélago del.— T.II, 324.— Campaña del.— T.I, 107; T.II, 453, 462, 583; T.III, 683, 695, 707, 709, 749, 753, 768.— Compañía inglesa de vapores en el.— T.I, 1, 5, 19, 51, 115, 130, 162, 212, 228, 235, 273; T.II, 411, 471; T.III, 613, 614, 655, 660, 661, 680, 682.
——, Director de la.— Véase: PETRIE, George.— Correo del.— T.I, 38, 39, 79, 151, 258.— Costas del.— T.I, 6, 47, 53, 70, 88, 130, 214.— T.II, 342, 351, 374, 387; T.III, 699. Fuerzas navales en el.— T.I, 8, 153; T.II, 362, 471; T.III, 634.— Véase también: ESPAÑA. Escuadra en el Pacífico.— FRANCIA. Estación en el Pacífico.— INGLATERRA. Estación en el Pacífico, etc.— Intereses españoles en el.— T.II, 471; T.III, 655.— Litoral de.— Véase: PACIFICO, costa.— Mercados del.— T.I, 203.— Navegación del.— T.II, 392.— Operaciones en el.— T.I, 34, 53, 88; T.III, 656, 713, 741.— Posesiones en el.- T.II, 458.— Puertos del.— T.I, 24, 30, 221, 228; T.II, 342.— Repúblicas hispanoamericanas del.— T.I, 26, 30, 88, 132; T.II, 523, 562, 572, 573, 574, 589; T.III, 617, 755, 796.— Vapor del.— T.I, 104.
PADRON.— T.III, 714.
PAITA.— T.I, 4, 112; T.III, 610, 612, 621.
PALAFRUGELL.— T.II, 362.
PALAMOS.— T.II, 362; T.III, 714.
PALANQUETA, cayo.— Véase: CAYO PALANQUETA.
PALMA, castillo de la.— T.I, 261, 276.
PALMA DE MALLORCA.— T.I, 275; T.II, 339; T.III, 714.
PALMA DE MALLORCA, comandante de Marina.— T.I, 242, 246, 275.
PAN DE AZUCAR, puerto de.— T.I, 106.
PANAMA.— T.I, 1, 5, 6, 17, 24, 26, 27, 28, 34, 35, 46, 47, 52, 53, 63, 66, 67, 104, 107, 108, 112, 115, 123, 130, 136, 162, 169, 189, 203, 212, 218, 220, 228; T.II, 283, 308, 347, 374, 379, 387, 505, 523, 555, 599; T.III, 608, 612, 615, 621, 651, 655, 656, 676, 680, 683, 733, 734.
PAPEETE.— T.II, 415, 417, 420, 482; T.III, 734, 737, 740, 770.
PAPUDO, puerto de.— T.I, 68, 96, 112, 125, 133, 171; T.III, 688, 703.
PARA, puerto de.— T.III, 616.
PARACAS, bahía de.— T.II, 462; T.III, 650. Península de.— T.III, 614.
PARAGUAY.— T.II, 572; T.III, 622.— Guerra de.— T.II, 499, 535, 555.— Presidente.— T.III, 622.
PARAMARIBO.— T.I, 114.
PARDA, playa.— T.III, 639, 640.

PARIS.— T.I, 5, 8, 30; T.II, 526.— Tratado de.— T.I, 6.— Tribunal de presas.— T.I, 70.
PARKER, cabo.— T.III, 639, 640.
PATAGONIA.— T.III, 699.
PELADO, islote.— T.III, 613.
PEMBROKE, cabo.— T.III, 724, 775.
PERNAMBUCO.— T.II, 487, 510, 533, 561, 567, 588.
PERU.— T.I, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 17, 19, 20, 24, 27, 28, 30, 31, 33, 36, 47, 51, 53, 57, 64, 67, 68, 74, 79, 88, 95, 96, 97, 100, 101, 104, 107, 116, 118, 130, 134, 135, 136, 137, 139, 141, 142, 143, 145, 160, 162, 170, 175, 182, 189, 202, 203, 205, 206, 218, 221, 231, 241, 254; T.II, 295, 307, 309, 311, 321, 332, 342, 362, 371, 374, 378, 384, 385, 387, 399, 411, 416, 457, 459, 460, 462, 467, 468, 471, 476, 479, 499, 509, 518, 519, 526, 539, 546, 551, 552, 555, 558, 562, 570, 572, 585, T.III, 608, 610, 612, 613, 614, 617, 621, 622, 624, 632, 639, 642, 644, 647, 648, 649, 650, 651, 657, 658, 663, 668, 673, 676, 681, 688, 693, 699, 782, 786, 808. Comandante general de Marina.— T.I, 36; T.III, 613, 648, 651.— Congreso Nacional.— T.I, 4, 30; T.III, 612, 613, 624.— Cónsul en Panamá.— T.II, 283; T.III, 621.— Corte Superior de Justicia.— T.III, 613.
—, Presidente de la.— T.III, 613.— Cuerpo diplomático.— T.III, 612, 613.— Dictador.— T.I, 41, 46, 48, 50, 61, 67, 77, 101, 118, 140, 206; T.II, 372, 476, 526, 539, 551, 558; T.III, 621, 649, 650, 651; véase también: PERU. Presidente.— Embajador en Brasil.— T.II, 518.— Escuadra de.— T.I, 5, 6, 36, 44, 45, 46, 48, 49, 60, 61, 62, 63, 64, 68, 74, 77, 88, 95, 101, 107, 116, 142, 143, 160, 201, 211, 214, 221; T.II, 320, 347, 358, 361; T.III, 608, 612, 621, 674, 683, 686, 699, 796.— Gobierno de.— T.I, 1, 4, 5, 6, 10, 12, 13, 17, 24, 27, 30, 34, 35, 36, 42, 45, 46, 50, 54, 56, 61, 62, 63, 68, 88, 101, 104, 107, 116, 137, 139, 142, 172, 189, 268; T.II, 330, 362, 371, 439, 457, 459, 462, 471, 473, 476, 480, 481, 499, 505, 518, 526, 535, 539, 549, 551, 558, 570, 585; T.III, 604, 605, 606, 607, 608, 610, 612, 613, 614, 615, 616, 618, 621, 622, 624, 648, 650, 652, 655, 656, 657, 658, 667, 679, 683, 697, 731.— Ministro en París.— T.I, 5.— Ministro de Hacienda.— T.I, 17.— Ministro de Guerra y Marina.— T.II, 517; T.III, 612, 719, 731.— Ministro Plenipotenciario en la cuestión con España.— T.I, 4, 5, 112; T.II, 526.— Ministro de Relaciones Exteriores.— T.I, 1, 4, 5, 10, 17, 25, 30, 34, 124; T.III, 606, 607, 608, 612, 613; véase también: RIBEIRO, Juan Antonio; ALVAREZ CALDERON, Andrés; LA-PUENTE PACHECO, Toribio.— Presidente.— Fueron en esta época:
Pezet, Juan Antonio.
Diez Canseco, Pedro.
Prado, Mariano Ignacio.
T.I, 4, 5, 17, 34, 48, 67, 77, 79, 97, 101, 118; T.II, 476, 539; T.III, 622, 647, 649, 650, 672, 673, 674, 678, 679, 681, 699, 727; véase también: PERU. Dictador.— Presidente de las Cámaras.— T.III, 622.— Revolución.— T.I, 11, 13, 17, 20; T.III, 644, 647, 648, 649, 650, 658, 667, 672, 673, 674, 675, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 686, 699, 796.
PHILIP, cabo.— T.III, 639, 640.
PILARES, cabo.— T.III, 639, 640.
PINOS, isla de.— T.I, 92.
PISAGUA.— T.III, 663.
PISCO.— T.I, 1, 4, 5; T.II, 462; T.III, 612, 614, 615, 621, 627, 647, 649, 650, 651.— Bahía de.— T.I, 2; T.II, 316; T.III, 621, 626, 627, 629.
PLYMOUTH, puerto de.— T.II, 409.
PONTEVEDRA.— T.II, 362; T.III, 714.
PORTO GRANDE (San Vicente).— T.III, 639, 640.
PORTUGAL.— T.I, 206.— Cónsul en Nagasaki.— T.II, 583.— Cónsul general en Valparaíso.— T.I, 15, 182, 206, 214, 271; T.II, 454.— Embajador en Brasil.— T.II, 440. Gobierno de.— T.II, 583.
POSESION, bahía de la.— T.II, 517.
POTTINGER, banco.— T.II, 406.
PRINCIPES o CARLOS I, islas de.— T.III, 639, 640.

PROVIDENCIA, cabo de.— T.III, 639, 640.
PRUSIA.— T.I, 15; T.II, 471.— Cónsul en Valparaíso.— T.I, 105, 122, 125, 214, 271; T.II, 328, 454.— Embajador en Santiago.— T.I, 104, 214.— Gobierno de.— T.I, 214.
PUEBLA DE CARAMIÑAL.— Véase: CARAMIÑAL.
PUENTE DE HUME.— T.III, 714.
PUERTO INGLES.— T.I, 100, 124; T.III, 703.
PUERTO JAMES (Santa Elena).— T.III, 785.
PUERTO MONT.— T.I, 174.
PUERTO OSCURO.— T.I, 107, 174; T.III, 718.
PUERTO RICO.— T.I, 32, 92; T.II, 457, 480, 553, 567.— Comandante de Marina.— T.II, 507.
PUERTO DE SANTA MARIA.— T.II, 362.
PUERTO STANLEY.— T.I, 154; T.II, 438, 468, 469, 484, 501; T.II, 438, 468, 469, 484, 501; T.III, 616, 628, 712, 713, 724, 738, 743, 744, 746, 752, 754, 755, 758, 771, 775, 776, 778.
PUERTO VIEJO.— T.I, 171; T.II, 411, T.III, 730.
PUNTA ARENAS.— T.II, 562, 563, 586.
PUNTA CORUMILLA.— T.II, 308.
PUNTA DE GALES.— T.II, 599.
PUNTA LUCRECIA.— T.II, 480.
PUNTALES, fondeadero de.— T.II, 290.
QUAD, cabo.— T.III, 639, 640.
QUINTERO, bahía de. — T.I, 133, 171, 231, 254; T.II, 309.
QUIRIQUINA, isla.— T.I, 124.
QUITO.— T.I, 30; T.III, 610.
RAMSGATE.— T.II, 524, 527.
REAL FELIPE, castillo.— T.I, 4.
REDONDELA.— T.II, 362; T.III, 714.
RELONCAVI, seno de.— T.III, 718.
RIBADEO.— T.II, 362.— Comandante de Marina.— T.I, 242, 246.
RIO DE JANEIRO.— T.I, 54, 206, 240, 247; T.II, 288, 295, 373, 374, 378, 388, 392, 398, 399, 403, 406, 408, 409, 410, 411, 413, 414, 421, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 434, 435, 437, 438, 439, 440, 441, 444, 447, 448, 449, 451, 453, 454, 456, 457, 459, 460, 462, 463, 465, 467, 468, 469, 471, 473, 474, 484, 485, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 499, 502, 503, 510, 511, 515, 518, 519, 521, 522, 523, 526, 530, 533, 534, 536, 541, 544, 548, 559, 567, 571, 584, 586, 588, 589, 590; T.III, 616, 617, 619, 628, 631, 634, 699, 700, 715, 719, 739, 741, 743, 744, 745, 746, 748, 752, 753, 755, 756, 758, 760, 763, 764, 767, 771, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 796.
RIO DE LA PLATA.— T.I, 6, 7, 31, 32, 101, 116, 118, 119, 120, 121, 154, 186, 221, 262, 267, 269; T.II, 332, 378, 398, 425, 429, 434, 449, 459, 484, 489, 490, 510, 520, 543, 548, 553, 555, 559, 567, 568; T.III, 617, 624, 634, 639, 640, 699, 705, 713, 720, 755, 805.— Repúblicas del.— T.I, 203; T.III, 620, 622.
ROSAS.— T.III, 714.
RUSIA.— T.I, 30.— Agente del gobierno. T.I, 105.— Embajador en Brasil.— T.II, 534.— Gobierno de.— T.I, 105.
SADA.— T.II, 362.
SAINT NAZAIRE.— T.I, 116.
SAJONIA. Cónsul en Valparaíso.— T.I, 214.
SAL, cayo.— Véase: CAYO SAL.
SALOMON, islas de.— T.III, 750.
SALVADOR, EL.— T.II, 342.— Cónsul en Valparaíso.— T.I, 214.
SAN ANTONIO, puerto de.— T.I, 96, 231, 254, T.II, 308, 309.
SAN BERNARDINO, estrecho de.— T.I, 198; T.III, 750.
SAN CARLOS, puerto de.— T.I, 174; T.III, 718.
SANDWICH, islas de.— T.II, 471.— Cónsul general en Valparaíso.— T.I, 214.
SANDY, punta.— T.III, 639.
SAN FELIPE, castillo de.— T.I, 261.
SAN FERNANDO.— T.I, 152, 237, 241, 256, 277, 278, 279, 281; T.II, 284, 287, 293, 296, 297, 298, 316, 339, 341, 372; T.III, 617, 695, 698, 701, 704, 705, 798, 799, 802.— Consejo de Guerra.— T.II, 316, 328; T.III, 808.
SAN FRANCISCO (California).— T.I, 1, 24, 239, 258; T.II, 373, 384, 428, 523, 583; T.III, 613, 621.

SAN GALLAN, isla de.— T.III, 612, 613, 615, 664, 676.
SAN GREGORIO, punta.— T.III, 639, 640.
SAN ILDEFONSO.— T.I, 31, 32, 33, 38, 39, 40, 43; T.II, 572, 583; T.III, 797.
SAN ILDEFONSO, islas de.— T.III, 775.
SAN ISIDRO, cabo de.— T.III, 639, 640.
SAN JUAN, río de.— T.II, 342.
SAN JUAN BAUTISTA, puerto de.— T.III, 718.
SAN JUAN DE NICARAGUA.— T.II, 530, 554.
SAN LORENZO (Honduras).— T.II, 342.
SAN LORENZO, isla de.— T.II, 347, 355, 356, 357, 358, 360, 361, 362, 372, 414, 519; T.III, 612, 613, 621, 727, 728, 729, 731, 750, 751.
SANLUCAR.— T.II, 362.
SAN MIGUEL.— T.II, 373.
SAN MIGUEL (Azores).— T.I, 8.
SAN PEDRO, puerto de.— T.II, 510.
SAN PETERSBURGO.— T.I, 105.
SAN RAFAEL, castillo de.— T.I, 4.
SAN SEBASTIAN, comandante de Marina de.— T.I, 242, 246.
SAN SIMON, angostura de.— T.III, 639, 640.
SAN SIMON, bahía de.— T.III, 782, 783, 784, 785, 786.
SAN SIMON, lazareto.— T.III, 805, 806.
SAN VICENTE, cabo de.— T.I, 237; T.II, 521, 540; T.III, 639, 640.
SAN VICENTE (islas de Cabo Verde).— T.II, 330, 398, 487, 533, 567; T.III, 619, 634, 635, 639, 699, 700, 710, 715.
SANTA ANA (El Salvador).— T.II, 342.
SANTA CATALINA.— T.II, 489, 534, 559.
SANTA CLARA, isla de.— T.I, 124.
SANTA CRUZ DE TENERIFE.— T.I, 205; T.II, 533; T.III, 617, 634, 699, 700, 710. Gobernador de.— T.I, 205.
SANTA ELENA.— T.II, 474.
SANTA HELENA, isla de.— T.III, 783, 785, 786.— Gobernador de la.— T.III, 785.
SANTA ISABEL.— T.I, 224; T.III, 724.
SANTA LUCIA, isla.— T.II, 510.
SANTA MARIA, cabo de (Argentina).— T.II, 377.
SANTA MARTA.— T.II, 362; T.III, 714.
SANTA MARTA, isla de.— T.III, 639, 640.
SANTANDER.— T.I, 181; T.II, 362; T.III, 714, 727.— Comandante de Marina.— T.I, 242, 246.— Gobernador de la provincia.— T.I, 181, 184.
SANTA POLA.— T.II, 362.
SANTA ROSA, batería de.— T.I, 4; T.II,— 357, 358, 360, 361, 362, 519; T.III, 727, 731.— Fortín de.— T.III, 612.
SANTHOMAS.— T.I, 79; T.II, 379, 380, 462, 555.
SANTIAGO DE CUBA.— T.II, 553, 567, 584.
SANTIAGO DE CHILE.— T.I, 8, 30, 33, 38, 97, 112, 123, 153, 173,—189, 206; T.III, 650, 657, 658, 674, 688, 703, 724, 764, 798, 799, 800, 802.
SANTO DOMINGO, isla de.— T.II, 424; T.III, 608, 613, 651.
SANTO TOMAS, cabo.— T.II, 380.
SANTO TOMAS, isla de.— T.II, 507, 523.
SANTOÑA.— T.II, 362; T.III, 714.
SEA REACH.— T.III, 639, 640.
SEGAÑO, vigía de.— T.I, 261.
SEGOVIA (Colombia).— T.II, 342.
SEVILLA.— T.II, 362, 418; T.III, 714, 775. Comandante de Marina.— T.II, 418.
SHANGAI, puerto de.— T.II, 569.
SIDNEY, puerto de.— T.I, 8, 69; T.II, 599, 600.
SINGAPORE.— T.II, 399, 568, 569, 583, 599.
SIRA, isla de.— T.II, 572.
SKIRING, puerto.— T.III, 639, 640.
SOCIEDAD, islas de.— T.II, 417, 482.— Comisario Imperial, T.II, 415, 417, 482; T.III, 734.
SOLLER.— T.II, 362.
SONDA, estrecho de.— T.III, 774.
SORSOGON, puerto de.— T.I, 198; T.III, 750.
SOUTHAMPTON.— T.I, 30, 101, 112; T.III, 621, 633, 647.
SOUZABAYA.— Véase: SURABAJA.
STRAC-HOC.— Véase: STRANG-HAC.
STANLEY, bahía.— T.III, 738.
STRANG-HAC.— T.II, 583.

SUBIC, puerto de.— T.II, 399.
SUBIG, puerto de.— Véase: SUBIC, puerto de.
SUECIA y NORUEGA, cónsul general en Valparaíso.— T.I, 214.
SUIZA, cónsul en Valparaíso.— T.I, 214.
SUNDERLAND.— T.II, 562, 594.
SURABAJA.— T.II, 399.
SWANSEA.— T.I, 21, 231; T.II, 309, 365; T.III, 752.
TABLAS, bahía de.— T.II, 330.
TABOGA (Panamá).— T.I, 79, 218.
TABON, isla.— T.III, 719.
TACNA.— T.I, 206.
TAHITI.— T.I, 1; T.II, 414, 428, 599; T.III, 734, 750, 774.
TAJADO o MARTES, cabo.— T.III, 639.
TALAMBO, hacienda de.— T.III, 610.— Sucesos de, T.III, 605, 606, 607, 608, 609.
TALCAHUANO.— T.I, 53, 66, 68, 96, 107, 125; T.III, 680, 683, 687, 724.
TALTAL, puerto.— T.III, 686.
TAMAR, puerto.— T.III, 639, 640.
TAMBO.— T.III, 614.
TAMESIS, río.— T.I, 116, 146; T.II, 424, 464, 517.
TANJOY, bahía de.— T.II, 309.
TARRAGONA.— T.II, 362; T.III, 714.
TIEN-TSIN.— T.II, 583.
TIGRE, isla del.— T.II, 342.
TIGRE, río (Argentina).— T.I, 79.
TILBURY.— T.II, 424.
TOCOPILLA, puerto de.— T.I, 231, 254.
TOME, puerto de.— T.I, 68, 96, 125; T.II, 539, 551.
TONGOE, surgidero (Chile).— T.I, 8.
TORREVIEJA.— T.III, 714.
TORTORALILLOS (costa de Chile).—T.I, 8.
TORTOSA.— T.II, 362; T.III, 714.
TRAFALGAR.— T.II, 361.
TRES PICOS, montañas.— T.III, 639, 640.
TRIESTE.— T.I, 3.
TRINIDAD.— T.I, 92.
TRITON, banco.— T.III, 639, 640.
TRUJILLO.— T.II, 342.
TRUJILLO, punta.— T.III, 639, 640.
TURQUIA, cónsul general en Londres.— T.II, 579.— Gobierno de, T.II, 579, 590.
TYNE, río.— T.II, 566.
ULTRAMAR.— T.I, 150, 243; T.II, 299, 300.
UNION, bahía de La.— T.II, 342.
URUGUAY.— T.I, 54, 258; T.II, 473; T.III, 622.— Gobierno de, T.II, 295, 332, 419, 467.— Ministro de la Guerra, T.II, 467, 495.— Ministro de Relaciones Exteriores, T.I, 103; T.II, 449.— Presidente de, T.I, 1; T.II, 551, 560.— Río, T.III, 622.— Vicepresidente de, T.II, 469.
VALDIVIA.— T.I, 65, 68, 159.
VALENCIA.— T.I, 260.— Comandante de Marina, T.I, 242, 246, 260.
VALENTIN, cabo.— T.III, 639, 640.
VALPARAISO.— T.I, 1, 4, 6, 8, 9, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 28, 29, 30, 33, 35, 36, 41, 42, 44, 45, 48, 49, 50, 51, 53, 57, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 78, 79, 84, 88, 89, 90, 91, 93, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 112, 113, 115, 122, 124, 125, 126, 127, 128, 130, 131, 132, 133, 144, 145, 153, 154, 158, 160, 161, 162, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 182, 185, 186, 187, 188, 189, 195, 202, 203, 205, 206, 211, 212, 213, 214, 215, 217, 218, 219, 220, 221, 228, 229, 230, 231, 239, 240, 254, 258; T.II, 288, 303, 304, 307, 308, 309, 314, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 323, 324, 325, 328, 331, 343, 346, 348, 351, 365, 373, 374, 375, 379, 382, 384, 387, 395, 408, 411, 414, 422, 425, 435, 442, 452, 457, 471, 476, 493, 517, 523, 526, 539, 551, 555, 558, 560, 562, 563, 567, 682, 586, 587, 594; T.III, 608, 612, 613, 615, 619, 621, 629, 632, 634, 639, 640, 647, 649, 650, 654, 656, 657, 658, 664, 665, 668, 671, 672, 674, 676, 680, 684, 687, 688, 691, 699, 707, 712, 713, 715, 717, 718, 719, 722, 723, 724, 725, 726, 734, 739, 740, 757, 796, 797, 808.— Bombardeo de, T.I, 101, 107; T.II, 314, 317, 318, 319, 320, 323, 325, 379, 384, 428, 435, 461, 471, 551; T.III, 723, 730, 752.— Comandante general de armas, T.II, 582.— Comandante de Marina, T.II, 320, 321.— Cuerpo consular en, T.I, 107, 182, 206, 214.— Intendente, T.I, 90, 91, 93, 107; T.II, 343, 401.

VENEZUELA.— T.I, 5.— Presidente del Gobierno, T.I, 5.
VERACRUZ.— T.II, 339.
VERGARA, colegio de.— T.III, 610.
VICTORIA, cabo.— T.III, 639, 640.
VIEJO, canal.— T.II, 480, 553.
VIGO.— T.I, 110; T.II, 286, 362; T.III, 714, 803, 805, 806, 807.—Comandante del Tercio Naval, T.I, 190, 242, 246; T.II, 286.
VILLAGARCIA.— T.II, 362; T.III, 714.— Comandante de Marina, T.I, 242, 246.
VILLAJOYOSA.— T.I, 127, 171.
VILLAVICIOSA.— T.II, 362.
VINAROZ.— T.II, 362; T.III, 714.
VIVERO.— T.II, 362.
WALLIS, bajo.— T.III, 639, 640.
WASHINGTON.— T.I, 79, 92, 101, 104, 114, 173, 258; T.II, 331, 523.
WEAR, río.— T.II, 566.
WESTMINSTER HALL, islote.— T.III, 639, 640.
WHAMPOA.— T.II, 399, 403.
WILLIAMS, puerto.— T.III, 616, 775.
WOLVERHAMPTON.— T.II, 365.
WRIGHT, cabo.— T.III, 639, 640.
ZORRO, punta del.— T.I, 124.

INDICE DE MATERIAS

BLOQUEO.— T.I, 6, 8, 16, 18, 19, 21, 24, 28, 29, 30, 33, 38, 39, 46, 51, 57, 61, 63, 68, 69, 70, 73, 75, 76, 79, 88, 95, 96, 97, 101, 104, 106, 107, 109, 118, 122, 124, 125, 127, 130, 132, 144, 154, 160, 171, 173, 182, 185, 199, 203, 206, 214, 221, 240, 258; T.II, 323, 328, 341, 347, 365, 366, 371, 373, 386, 411, 471, 523, 551, 572; T.III, 651, 652, 654, 657, 665, 667, 669, 672, 673, 674, 677, 681, 683, 684, 692, 696, 718, 723.
CARBON.— T.I, 1, 5, 6, 19, 21, 24, 26, 28, 30, 33, 34, 35, 36, 47, 51, 53, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 74, 84, 89, 97, 100, 101, 106, 107, 108, 109, 112, 124, 127, 130, 133, 137, 139, 160, 167, 169, 172, 182, 186, 187, 189, 203, 204, 214, 215, 218, 220, 221, 230, 231, 239, 247, 254, 258, 168; T.II, 283, 288, 308, 309, 311, 324, 325, 342, 347, 362, 374, 375, 385, 387, 399, 409, 411, 420, 428, 449, 463, 468, 469, 471, 484, 489, 502, 503, 505, 510, 511, 522, 523, 524, 534, 553, 555, 572, 582, 583, 599; T.III, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 621, 622, 624, 629, 634, 635, 637, 638, 639, 644, 647, 650, 651, 653, 654, 655, 656, 658, 661, 662, 663, 665, 666, 667, 669, 672, 674, 676, 677, 678, 679, 680, 683, 684, 694, 699, 700, 705, 708, 710, 711, 715, 719, 724, 731, 734, 740, 750, 752, 757, 760, 761, 766, 774, 777, 782, 783, 784, 785, 786, 791.
CARGOS POLITICOS Y DE LA ADMINISTRACION.— Véase país de origen.
CAZADORES DE TALAVERA N.º 5, batallón de.— T.II, 477, 483.
CORRESPONDENCIA DE LA ESCUADRA.— Véase: EUROPA, correspondencia de.
CORSARIOS.— T.I, 31, 32, 38, 39, 40, 54, 56, 57, 76, 79, 92, 101, 104, 112, 120, 121, 122, 127, 128, 151, 152, 155, 164, 166, 173, 178, 180, 181, 182, 183, 184, 189, 208, 222, 224, 225, 226, 227, 232, 236, 241, 249, 261; T.II, 327, 328, 339, 340, 376, 378, 424, 425, 432, 446, 464, 471, 480, 489, 505, 511, 512, 523, 524, 525, 527, 531, 562, 583, 599, 601; T.III, 672, 676, 699, 734, 773.
CORSO.— T.I, 6, 7, 12, 31, 32, 38, 39, 43, 57, 58, 76, 79, 86, 88, 92, 104, 122, 173, 236, 258; T.II, 328, 439, 456, 487, 502, 536, 568; T.III, 657, 658, 677, 773.
CRUCES.— Véase: RECOMPENSAS.
DEPOSITO HIDROGRAFICO (Madrid). T.II, 469.
DERECHO DE GENTES.— T.I, 173, 199, 214; T.II, 332, 386.
DERECHO INTERNACIONAL.— T.I, 6, 8, 16, 30, 36, 38, 39, 69, 75, 145, 173, 185, 186, 214, 231, 271; T.II, 328, 439, 471, 574; T.III, 612, 655.
DERECHO MARITIMO.— T.I, 8, 30, 76, 145, 185, 231, 271; T.III, 471.
EDWARD, sistema de.— T.II, 392.
EMPRESAS COMERCIALES Y COMPAÑIAS.— A.G. Ried y Cía.— T.I, 125. Alssop y Compañía.— T.I, 8, 106, 109, 214.— Anchaco Coal Company.— T.I, 214.— Begbi and Company.—T.II, 572.— Birmingham y Compañía.— T.I, 1.— Brown Brothers.— T.II, 523.— Calbó y Compañía.— T.II, 378.— Cary Bros.— T.II, 309.— Compañía Peninsular y Oriental.— T.II, 599.— Compañía Inglesa de Vapores.—Véase: PACIFICO. Compañía Inglesa de Vapores.— Chartered Mercantile Bank of India.— T.II, 583.— E.A. Fonder and Company.— T.II, 523.— E. Nájera, Pelayo y Compañía.— T.II, 551, 552.— Falkland Islands, Compañía.— T.III, 724.— Falkner, Bell y Compañía.— T.II, 373.— G. Wilms y Sothers.— T.I, 106.— Germain Hermanos.— T.I, 214.— Gibbs, Casa.— T.I, 122; T.II, 328.— Guest and Company.— T.II, 309.— H. Bath and Son.— Véase: Henry Bath and Sons.— Hemennway and Company.— T.I, 106.— Henry Bath and Sons.— T.I, 231, 254; T.II, 309, 365.— Hezlett and Roche.— T.I, 125.— Isaac Campbell, Casa comercial.— T.II, 572.— J. A. Nadal y Compañía.— T.II, 378.— Laird Brothers.— T.I, 268; T.III, 720.— López y Compañía.— T.I, 237.— Loring and Company.— T.I, 214.— Mijers Bland C.º.— T.I, 96.— Morales y Compañía.— Véase: Sama y Morales,

Casa comercial.— Murrieta, Casa comercial.— T.III, 743.— Poisson y Compañía.— T.I, 214.— Pothonier and Company.— T.I, 3.— Rees and Company.— T.I, 231, 254.— Richard Power and Company.— T.I, 231, 254.— Richarson and Company.— T.I, 231, 254; T.II, 309.— Rosario y Cía.— T.II, 373.— Rose Innes and Company.— T.II, 365.— S. Samá, Casa comercial.— Véase: Samá y Morales, Casa comercial.— T.I, 24.— Samuel York Company.— T.II, 365.— Schiattino y Costa, sociedad.— T.II, 328, 493.— Thames Iron Works, company.— T.II, 310.— W. S. Betts, Aspinwall, V.S.C.— T.I, 162, 212.— Yantze y Compañía.— T.I, 106.
ENFERMOS.— T.I, 171; T.II, 347, 362, 369, 406, 408, 410, 414, 417, 420, 423, 436, 441, 443, 468, 469, 474, 519, 534; T.III, 734, 738, 739, 741, 743, 744, 746, 750, 752, 758, 771, 774, 775, 776, 777, 784, 789, 790, 796.
ENTIDADES OFICALES.— Véase país de origen.
ESCORBUTO.— T.II, 348, 369, 392, 403, 406, 408, 414, 415, 417, 429, 436, 468, 469, 482, 518; T.III, 731, 734, 738, 739, 741, 746, 750, 751, 758.
ESCUADRA COMBINADA CHILENO-PERUANA.— T.I, 201, 211, 221; T.II, 320, 346, 374, 378, 384, 441, 447, 452, 457, 475, 476, 479, 489, 492, 520, 526, 539, 551, 553, 555, 567; T.III, 718, 724.
ESCUADRA, ESTACION DE... EN EL ATLANTICO, PACIFICO, ETC.— Véase país de origen.
FERROCARRIL DEL ISTMO, Superintendente del.— Véase: NELSSON.
FOREING ENLISTMENT ACT.—T.II, 464.
FRAGATA BLINDADA, compra de.— T.I, 42, 234.
GUANO.— T.III, 612, 613, 614, 621.
GUARDIAS MARINAS, exámenes de.— T.III, 659, 699, 705.
INSTRUCCIONES.— T.I, 1, 3, 8, 16, 18, 21, 24, 28, 30, 33, 35, 38, 51, 53, 57, 64, 76, 78, 79, 84, 88, 95, 98, 101, 104, 107, 109, 115, 121, 122, 124, 127, 130, 153, 154, 157, 160, 169, 172, 173, 174, 176, 182, 189, 198, 203, 204, 206, 214, 217, 218, 219, 221, 222, 224, 237, 247, 249, 261, 262, 265; T.II, 284, 296, 302, 307, 308, 314, 318, 323, 346, 366, 374, 379, 384, 386, 396, 398, 403, 409, 411, 413, 414, 416, 425, 428, 429, 435, 438, 442, 453, 480, 485, 487, 502, 503, 507, 510, 511, 543, 553, 556, 569, 582, 584; T.III, 612, 613, 615, 617, 618, 621, 624, 634, 637, 639, 640, 645, 648, 650, 651, 652, 654, 664, 669, 671, 680, 683, 684, 687, 689, 691, 692, 699, 700, 705, 710, 711, 713, 717, 718, 721, 734, 743, 744, 755, 782, 783, 784,
ISABEL LA CATOLICA, orden de.— T.II, 532, 537.
LAW OF MARITIME WAR, manual of.— T.I, 125.
LEFAUCHEUX, revólver.— T.III, 639, 640.
MASSOW, sistema.— T.II, 392.
MEDALLAS.— Véase: RECOMPENSAS.
ORDENANZAS DE LA ARMADA.— T.I, 8, 70, 122, 132, 145, 158, 176, 177; T.II, 328, 346, 351, 480; T.III, 611, 612, 613, 699, 779, 807, 808.

PERIODICOS Y REVISTAS:

Andalucía, La; periódico de Sevilla.— T.III, 739.
Comercio, El, periódico de Cádiz.— T.III, 739, 741.
Comercio, El; periódico peruano.— T.II, 526, 551, 552.
Crónica de Panamá, periódico.— T.II, 555.
Chile, revista.— T.II, 551.
Diario de la Marina.—T.II, 283, 372.
Diario de Río de Janeiro.— T.II, 380.
España, periódico bonaerense.— T.I, 206.
Estrella de Panamá, periódico.— T.II, 379, 555.
Evening Express, periódico de Washington. T.II, 555.
Fénix, El; periódico panameño.— T.II, 283.
Gaceta de Madrid.— T.I, 30, 33, 38, 39, 43; T.II, 482.
Gaceta Oficial.— T.II, 436; T.III, 733, 769.

Herald, periódico de Washington.— T.II, 345, 523, 555.
Illustrated London News, The.— T.I, 268.
Imprenta Nacional.— T.II, 436, 482; T.III, 769.
Journal des Debats.— T.III, 784.
Mercantil Español, periódico de Montevideo.— T.III, 620.
Mercurio, periódico chileno.— T.I, 1, 30; T.III, 608.
Morning Post, periódico inglés.— T.II, 389.
Nacional, El; periódico bonaerense.— T.I, 206.
Nacional, El; periódico de Lima.— T.II, 452, 517, 551, 552.
New York Herald.— T.I, 227.
Patria, La; periódico chileno.— T.II, 551.
San Martín, El; periódico de Montevideo.— T.I, 1, 30, 33.
Siglo, El; periódico de Montevideo.— T.II, 517.
Stanley Gazette (Flakland Islands).— T.II, 468.
Times, The; periódico de Londres.— T.I, 173.
Tribune, periódico de Washington.— T.II, 331.
World, periódico de Nueva York.— T.I, 258; T.II, 331.
PIRATAS.— T.I, 38, 39, 43, 58, 79, 86, 173, 180.
PRESAS.— T.I, 8, 9, 14, 15, 16, 21, 22, 38, 57, 68, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 79, 82 83, 84, 92, 94, 98, 99, 100, 106, 107, 108, 109, 111, 122, 123, 127, 132, 144, 145, 165, 168, 171, 176, 177, 191, 206, 213, 215, 271, 274; T.II, 292, 328, 333, 334, 336, 341, 351, 352, 377, 378, 379, 380, 391, 407, 435, 454, 487, 493, 496, 504, 528; T.III, 655, 657, 663, 667, 737, 739, 773.— Tribunal de, T.I, 9, 70, 71, 73, 84, 109, 122, 125, 165, 177, 274; T.II, 303, 305, 328, 337, 341, 344, 351, 352, 353, 365, 397, 496, 528, 565, 582; véase también: CADIZ, Tribunal de Presas y PARIS, Tribunal de Presas.
PRISIONEROS.— T.II, 343, 362, 379, 401, 408, 418, 429, 443, 447, 463, 474, 519, 539, 551, 582; T.III, 613, 738, 764, 771, 775.
RECOMPENSAS.— T.II, 403, 532, 537; T.III, 642, 733, 735, 741, 742, 744, 747, 748, 749.
SEAMAN'S HOME.— T.II, 563.
SEÑALES: Lobo.— T.II, 521.— Mazarredo, T.III, 637.— Prida, T.II, 521.— de vigía T.I, 124, 261; T.II, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 521, 599; T.III, 660, 663, 726, 758.
TORPEDOS.— T.I, 162, 212, 218, 221, 228, 258, 270; T.II, 331, 360, 362, 363, 411, 519; T.III, 723, 727, 731, 751.
TRATADO. Pareja-Vivanco.— T.II, 526, 558.— de paz, T.I, 5, 30, 33; T.III, 648, 650, 651, 679, 681, 682, 686.
TRIBUNAL DE PRESAS.— Véase: PRESAS. Tribunal de.
VICTORIA DOCK.— T.II, 572.
VIRUELA.— T.III, 774, 777, 784, 785, 788, 789.
VIVERES.— T.I, 1, 6, 24, 26, 27, 28, 30, 34, 35, 36, 46, 47, 51, 53, 57, 63, 65, 66, 67, 68, 74, 76, 84, 88, 96, 97, 101, 105, 107, 108, 109, 127, 130, 136, 154, 160, 169, 171, 174, 189, 203, 204, 206, 214, 218, 220, 230, 247; T.II, 307, 324, 325, 328, 342, 347, 374, 387, 392, 398, 399, 420, 421, 428, 445, 463, 465, 468, 469, 485, 487, 517, 567, 582; T.III, 608, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 619, 621, 622, 624, 629, 634, 639, 644, 647, 651, 655, 656, 661, 662, 663, 672, 676, 677, 678, 679, 680, 683, 684, 686, 687, 699, 700, 708, 710, 711, 719, 723, 734, 739, 743, 750, 774, 775, 782, 783, 791, 799,
WELLCLOSE SQUARE.— T.II, 563.