

ESPAÑA EN EL PACIFICO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX

José R. García Martínez

La lamentable y luctuosa contienda bélica que en los años 1865 y 1866 enfrentó militarmente unidos a los pueblos de Chile y el Perú con las fuerzas navales destacadas en el Pacífico por la monarquía isabelina, tiene un evidente origen que consideramos sería de interés rescatar, pues tal como en el clásico esquema literario esta guerra irracional no nació fundándose en una ilógica generación espontánea, sino que posee una presentación, un nudo, un final y desgraciadamente un fatal desenlace.

Introducción histórica

Para todo estudioso amante de la historia es *vox populi* el lacerante, vergonzoso y denigrante estado en el que se encuentra la España de comienzos del siglo XIX, más concretamente entre los años que median desde 1820 a 1845.

El primer gran golpe lo recibe en las aguas de Trafalgar. Este combate naval supuso no sólo la derrota de la flota combinada hispano-francesa frente a la británica, sino que el inicio del proceso que apartaría a España del concierto de las primeras potencias mundiales.

Tras la sangría de Trafalgar, la invasión napoleónica al territorio peninsular arroja a la nación española al pozo profundo de una guerra, ni buscada ni deseada, que la enfrenta a la máquina bélica más arrolladora y potente del orbe. La posterior derrota de los ejércitos franceses por el pueblo español, momento histórico en el cual se consagra a la perfección la máxima que indica que "el ejército es el pueblo en armas", representa no sólo la constatación de una irrenunciable voluntad en favor de la independencia y soberanía nacionales del pue-

blo español sino, también, la inequívoca confirmación de un hecho fidedigno: España deriva en casi todos los campos hacia un negro túnel del cual no se adivina el final.

Por último, esta nación, cansada, agotada y desangrada, debe afrontar, allende los mares, el reto militar de la lucha por la independencia, o la emancipación si así preferimos denominarla, de sus posesiones ultramarinas.

Derrotas, victorias, guerras, en suma, que bien adobadas con la ruina económica más decadente sólo pueden ofrecer un panorama ciertamente desolador. Hasta aquí ha descendido la vieja España. Permanece orgullosa y altiva, pero también humillada y arrumbada a la vera de la historia. La antorcha la portarán otras naciones de ahora en adelante: Gran Bretaña, Francia...

Derrotada por el inglés, vencedora del francés y expulsada de América por sus hijos, resta callada, postrada, intentando no perturbar más el sueño reparador de los nuevos conquistadores.

Poco a poco las heridas van cerrándose y cicatrizan, la economía se encauza, los Gobiernos consiguen cierta estabilidad, las relaciones diplomáticas con sus antiguos descendientes americanos van recobrándose y normalizándose, el destrozado ejército y marina comienzan a levantarse del sucio suelo en el que moraban. La moneda nacional cobra valor reconocido, la industria —raquíca— se desarrolla con rapidez, las carreteras, puentes, puertos... las grandes obras públicas, en definitiva, transforman con vertiginosa prontitud el territorio nacional. El comercio, el ferrocarril, los transportes, la navegación mercante se suman a esta actitud progresista. La ciencia y el saber no permane-

cen silenciosos; por doquier se elevan museos, bibliotecas, reales academias, instituciones culturales de todo tipo. España ha roto las cadenas que la aprisionaban. Los grillos de su impotencia, de su desidia y de su decadencia han caído corroidos por la inflexible sierra del conocimiento.

¿Fue éste un desarrollo real o, por el contrario, una ilusión momentánea fomentada por los especuladores? El fiel de la balanza, objetivo e imparcial, posiblemente se detuviera en el medio de su escala. Sea cual fuera la situación, el caso es que los Reyes españoles creyeron llegado el momento oportuno de enfrentar mayores responsabilidades. Recordado y reconocido el rol de potencia de segundo orden, por qué —muchos se preguntaban— no intentar penetrar de nuevo en el exclusivo círculo de los primeros poderes mundiales. ¿Qué se precisaba para ello? Así respondían: Una lengua universal, una cultura común, abundantes medios económicos, unas potentes y eficaces fuerzas armadas y una pujante e impulsiva industria que coaligada con unos rápidos transportes fuera capaz de colocar en el exterior las producciones y manufacturas nacionales. Muchos eran de la opinión de creer en esas constantes ahora cumplidas. La realidad, menos optimista, aconsejaba comenzar persiguiendo objetivos más modestos y concretos y por ello de una menor altura. La utopía todavía no nos estaba permitida.

Los potenciales enemigos de este magno proyecto no es preciso descubrirlos, pues seguramente bufan en la mente del lector. Entre ellos, el más problemático será en el futuro el que en ese entonces era el menos poderoso e importante de todos: Estados Unidos.

Renaciendo y también anticipándose al incierto futuro, en 1845 ya se había dado un paso importante. Ese año, su Majestad Católica decide establecerse en el Atlántico sur. Acaba de nacer la Estación Naval del Río de la Plata, que con la adición de las bases operacionales existentes en Cuba y Filipinas asegura el tráfico naval mercante, las comunicaciones y, no lo olvidemos, el respeto y el prestigio que se le debe al viejo pabellón del castillo y el león.

¿Pero y el Pacífico? España nada mantiene en sus aguas americanas. Nuestros compatriotas residentes en esas costas se quejan en Madrid, recurriendo en demanda de ayuda pues, no en vano, han sido vejados, maltratados y algunos hasta asesinados en territorios como los del Perú, país con el cual el Gobierno Real no ha ratificado el natural Tratado de Paz y Amistad. Súbditos españoles injuriados, colonias ingentes prácticamente olvidadas, contenciosos

jurídicos inacabables, casi total ausencia de relaciones de intercambio comercial con esta última nación y... Estados Unidos observando ansioso el vergel cubano anclado ante sus costas. ¡Necesitamos otra estación naval en el Pacífico!

Esta es una idea ya antigua que ronda constantemente por los despachos de diversos políticos, diplomáticos y militares españoles. Este pensamiento representa un paso más en el resurgir de la marina hispana, en el iniciado auge o despegue económico de la nación y en la concepción global geoestratégica que mantiene el Gobierno y las fuerzas armadas de cara a afrontar las responsabilidades derivadas de la preservación de los restos del antiguo Imperio que, en la época a considerar, se encuentran dispersos, amenazados y codiciados por otras potencias. Las islas de Cuba y Puerto Rico están demasiado cercanas a las tierras de los emergentes e imperialistas Estados Unidos, nación ésta que crece desmesuradamente, apropiándose de extensos territorios fronterizos. Las Filipinas y los archipiélagos de las Marianas, Carolinas y Palaos adivinan intereses en juego nada favorables al Palacio del Marqués de Santa Cruz en Madrid. El peligro estratégico más inmediato se encuentra en las aguas del Caribe y por ello se desea culminar el proyecto defensivo y de comunicaciones estableciendo una nueva base permanente o Estación Naval en el Pacífico, que complementaría la ya existente en el Río de la Plata. De esta manera podría efectuarse un control más completo sobre el seno Mejicano, el Atlántico y el Pacífico, más la ruta del cabo de Hornos, y observar en todo momento los movimientos de la flota estadounidense. Por otro lado, se abriría una nueva ruta de navegación y comunicaciones, cual sería la antigua de Filipinas a la costa del Pacífico sur, en la América continental. Secundaria y subsidiariamente, qué duda cabe, se pretendía, tal y como antes hemos expuesto, obtener un nuevo prestigio para la nación española: La apertura de rutas al comercio y navegación, la introducción de ciertas manufacturas y útiles hispanos y la defensa de los intereses económicos y culturales de la España y de las respectivas colonias hispanas residentes en aquellos territorios. A otro nivel se pretendía, dentro de esa manifestada línea de prestigio, un cierto trato de favor para con la renacida España, acorde con los tratados de paz y amistad firmados entre ella y las repúblicas iberoamericanas.

Primeras consideraciones en favor de una Estación en el Pacífico

En 1851 el Capitán General de las islas

Filipinas escribe a la Corte solicitando uno o dos vapores de guerra destinados a mantener las comunicaciones en el archipiélago. Varios informes de los Ministerios de Estado y Marina convienen en acceder a esta petición, pero estimándose pertinente su exigencia de dos vapores de refuerzo podrían las islas Filipinas desprenderse de "uno o más buques de los de vela (para que) hagan expediciones al Pacífico con el fin indicado".¹

Cuál es ese fin.

"Con este motivo creo deber llamar la atención de ve sobre un punto de gran importancia para el prestigio de la España en América, y que puede influir mucho en el desarrollo que debe prometerse nuestro comercio de las buenas relaciones del Gobierno de sm con las Repúblicas Hispano-Americanas. ve conoce perfectamente cuánto conviene apresurar la reconciliación de la España con los Gobiernos de la América del Sur que aún no han celebrado tratado de paz, y hacer conocer a los que ya lo han verificado los elementos de fuerza y de poder que aún conserva la España. Sería para esto muy conveniente que los puertos del Pacífico fuesen visitados por alguno de nuestros buques de guerra, que ofreciendo a la vista de los pueblos de la costa occidental de la América del Sur el pabellón nacional, diesen fuerza moral a las Legaciones que sm tiene allí acreditadas" y excitasen "en aquellas Repúblicas el deseo de captarse la amistad y benevolencia de España".²

El informe que el Ministerio elabora sobre esta situación es igualmente explícito:

"Enterado y trasládese al Capitán General de Filipinas manifestando al Sr. Ministro de Marina la conveniencia que habría con mandar desde luego uno o dos buques de vela a aquellas islas, para que cuando llegasen a ellas los vapores en construcción y no fuesen ya necesarios allí los primeros pudiesen aprovechar la orden de pasear nuestro pabellón en el Pacífico, donde por desgracia es poco conocido".³

Estos oficios ministeriales muestran, sin ningún género de dudas, lo anteriormente expuesto, aun sin mencionar en ningún lugar la estación en el Pacífico, asunto éste que comenzaría a exigirse años después, coincidiendo con el gigantesco fomento de la Real Armada de SMC.

El viaje de circunnavegación de la corbeta "Ferrolana"

Casi paralelamente a este requerimiento del Capitán General de las islas Filipinas, el Gobierno de la nación ya había destinado con an-

terioridad un buque de guerra a la América del Sur.

A 7 de julio de 1849, una disposición del Ministerio de Marina decide el aprestamiento de la corbeta de guerra *Ferrolana*, de 30 cañones, para la realización de una derrota circular al Globo. Provista de todo, esta unidad dejó el puerto de Cádiz, teniendo como primer punto de destino Swen-River, en la costa occidental de Australia. De este país salió desde Puerto Jackson, en Sydney, con dirección al Callao en Lima, llegando el 4 de mayo de 1851, habiendo invertido en cruzar el Pacífico casi dos meses, ya que su salida fue el 9 de marzo y la llegada la antes mencionada.⁴

Su comandante, don José María de Quesada, nos relata la acogida que les fue dispensada:

"El 5, de acuerdo con las autoridades sobre la contestación, saludé a la plaza⁵ y visité al Comandante General de Marina y Gobernador de Callao. El siguiente día pasé a Lima y fui recibido por el Presidente, que se manifestó muy complacido de nuestra llegada y me hizo los ofrecimientos para cuanto pudiera necesitar".⁶

El comandante Quesada notifica al Gobierno las gestiones por él realizadas de cara a asegurar la dignidad de su visita:

"Llegado aquí era preciso manejarse con circunspección; todo lo que había que evitar era un desaire que después de hecho no tuviera soldadura e impidiera también que se arreglase esa cuestión⁷ para la que hace tiempo están dispuestos y sólo les ha detenido el haber siete u ocho pretendientes para ir a concluirlo. Desde luego, dije que no tendría inconveniente en saludar si se me aseguraba la contestación. Se me aseguró la afirmativa: Envié persona a propósito para verse con el Presidente a saber si me recibiría, pues de otro modo no saltaría en tierra: Que yo no quería hacer el papel únicamente de tolerado y consentido, sino que todo el mundo viese y supiese que se me recibía francamente. Se me contestó que al momento que quisiera. Saludé y me contestaron: Visité al Gobernador y Comandante General de Marina en el Callao y me recibió con todos los honores y delante de todos declaró que se me recibía y se me trataría no sólo como la nación más privilegiada, sino con todas las simpatías que eran naturales entre los dos países. El Presidente me recibió al día siguiente que fui a Lima y me repitió lo mismo. Hoy ha estado el Gobernador a pagarme la visita y se le han hecho los honores de su rango. Hago a v, esta relación por lo que pueda valer".⁸

El Gobierno español aprobó la conducta

del comandante Quesada expresándole sus felicitaciones por la inteligencia demostrada ante este problemático asunto. No olvidemos que desde la independencia del Perú la citada nave era la primera unidad de la Real Armada Española que tocaba en puerto peruano, más aún sin existir relaciones diplomáticas plenas entre ambos Gobiernos.

En el Callao el comandante Quesada recibe la Real Orden de fecha 3 de marzo de 1851, en la que se le ordena siga su travesía tocando los puertos que estime de interés para el comercio español en el Pacífico. Su respuesta indica los de Guayaquil y Valparaíso como los más convenientes. Desde este último pasará a Montevideo, tocando posteriormente en Río de Janeiro, hasta llegar, por último, al apostadero de La Habana.

El 5 de agosto de 1851, explica Quesada, todavía permanecía la *Ferrolana* en puerto por "no haber podido reunir la galleta suficiente para mi marcha, teniendo algunas dificultades para conseguir el pan del día. Con tal demora había pensado para acelerar el viaje omitir la escala de Guayaquil, pero hallándose en ésta el Sr. Encargado de Negocios de sm en el Ecuador me ha hecho presente la necesidad de dejar ver el pabellón de guerra en aquella república, presa en el día de continuas revoluciones".⁹

"(...) ha sido depuesto el presidente elegido hace tres meses y reemplazado por una Junta de gente desconocida (...) Está además declarada la guerra entre el Ecuador y Nueva Granada y en ese estado de desorden y otro mayor que amenaza creo también oportuna la presencia de la corbeta en aquel puerto aunque sólo sea para asegurar los cacaos de la última cosecha reunidos ya por cuenta de los buques mercantes españoles que irán sucesivamente a cargarlos. Espero que esta detención por su objeto merecerá la aprobación de sm. Ella proporciona además la ventaja de que los jóvenes aprendan y conozcan uno de los puertos más frecuentados de nuestro comercio y el único que requiere práctico para su arribo y entrada, pudiendo llegar el día que fuese necesario hacerla sin práctico".¹⁰

El comandante Quesada informa además de la desertión de once hombres del buque y de la consiguiente escasez de personal. La salida para el Ecuador la estima pronta, conduciendo a bordo al Sr. Encargado de Negocios. El Gobierno, en respuesta a este oficio, se da por enterado y aprueba la resolución adoptada por el comandante de la *Ferrolana*.¹¹

Con anterioridad, el 23 de agosto, el Ministro de Marina traslada al Encargado de Nego-

cios en Quito la Real Orden a la que este funcionario deberá ajustar su comportamiento, tanto con respecto a su posición ante el Gobierno ecuatoriano como en sus relaciones con el comandante de la *Ferrolana*.

"(...) manera amistosa y conciliadora con que conviene a la España entenderse con las Repúblicas españolas establecidas en el continente, pues el objeto que se propone el Gobierno de sm al mandar buques de guerra al Pacífico es aumentar el prestigio y la consideración de sus Legaciones, pero no hacer uso de esta fuerza sino en casos muy extremos y en circunstancias de todo punto impensables".¹²

Esta instrucción respondía a la petición de este agente consular al creer conveniente el envío de "(...) otros buques del Estado que protejan la nacionalidad de los españoles establecidos en aquel territorio".¹³

Tras Guayaquil, resta Valparaíso para completar la ruta trazada por Quesada, antes de pasar a Montevideo y La Habana.

La Legación de España en Montevideo así reseña la visita a Chile:

"Según el periódico de Valparaíso titulado 'El Mercurio', de fecha 26 de septiembre último, la corbeta de sm 'Ferrolana' había entrado en aquel puerto el día 25 del mismo mes a la hora de las tres de la tarde y apenas había fondeado se llenaron sus costados con personas que iban a visitarla".

El Mercurio del 29 dice así: "Anoche se dejó ver en el teatro la oficialidad de esta corbeta. Su continente digno y caballero y su exterior elegante les valieron las simpatías de las gentes. Es una excelente muestra del estado en que debe encontrarse la marina española".¹⁴

El viaje de la *Ferrolana* cosechó los frutos deseados desde su primitiva planificación. El principal objetivo se cumplió perfectamente y también los secundarios. La duración de esta circunnavegación fue de dos años, cinco meses y seis días, dejando el comandante Quesada una muy variada e interesante correspondencia en la que se incluyen los pormenores de la navegación, observaciones hidrográficas y noticias referentes a los particulares usos y costumbres de los pueblos y naciones visitadas en su periplo circular.¹⁵

Para concluir este apartado ofreceremos algunos datos técnicos referentes a esta nave. Construida en el astillero de El Ferrol en 1847 y botada en 1849, su eslora era de 159 pies, la manga de 43 y el puntal de 20. Fue la última de las corbetas de vela.¹⁶

En su derrota circular tocó los puertos de Cádiz, Swen-River, Manila, Cavite, Macao,

Wampoa, Hong Kong, Zamboanga, Batavia, Singapur, Pulo, Perang, Calcuta, Sydney, el Callao, Valparaíso, Montevideo y Cádiz. Fondó en esta última localidad el día 11 de marzo de 1852.

Nuevas peticiones demandando la estación en el Pacífico

Don Miguel Lobo, una de las plumas más brillantes e incansables de la armada en aquella época, abogaba por una marina¹⁷ que asegurase “el respeto de los Estados Unidos”, siendo capaz “de hacer frente con ventaja a la suya”; una marina “que cubra la estación de la Plata y la que se establezca en las aguas del Pacífico”.¹⁸ Estas ideas son las que plasma en su libro¹⁹ editado en 1860, con las siguientes palabras:

“(…) con el aumento que proponemos reuniríamos una marina que nos aseguraría el respeto de la ambiciosa república americana”.²⁰

Refiriéndose a la futura estación a constituir en el Pacífico desecha toda posibilidad de nutrirla con buques de vela pues “ni aun para la estación, que tarde o temprano establezcamos en el Pacífico, son buenos respecto a que las principales repúblicas de aquel litoral cuentan con varios de hélices”.²¹

Ante los muchos y magnos proyectos presentados para el desarrollo de la armada indica: “No censuramos el deseo patriótico de ponernos al nivel marítimo-guerrero en que nos vieron los pasados siglos; pero no desconocemos que el estado de nuestra población y riqueza no lo permiten por ahora y que es un sueño pensar que en pocos años podemos colocarnos en línea con las naciones que llevan la supremacía en los mares”.²²

Por ello defiende la implantación de su plan, que —considera— permitiría progresivamente defender la isla de Cuba de la rapacidad americana mediante la inmediata construcción o adquisición de numerosos vapores de transporte e ir “poniendo los arsenales en el pie debido y no sólo repostarlos con arreglo al número de buques existentes, sino que ir acopiando en su ámbito los materiales necesarios para la construcción de los de coraza”.²³

Todas estas ideas y, por supuesto, otras muchas más saltan a las acogedoras páginas de la prensa que las debate con verdadero ardor según sus líneas políticas respectivas. *El Eco Hispano-Americano* sugiere que esa estación naval del Pacífico cuenta con la buena inteligencia y apoyo del leal gabinete imperial francés,²⁴ medida que —dice— contaría con la aquiescencia indudable del Conde Walewski, Ministro de Relaciones Exteriores de Napoleón III, pues se

hace precisa una demostración enérgica ante el altivo Perú.²⁵

El *Journal des Débats* se manifiesta favorable a una intervención, en esa última nación, de las potencias aliadas de Francia, España, Gran Bretaña y Estados Unidos.²⁶

A la vista está el cariz y el fatídico rumbo que comienzan a cobrar los acontecimientos. La prensa agresiva e inconsciente principia a asumir funciones que no le son propias, como son aquellas que preconizan intervenciones armadas en países soberanos. Afortunadamente, ésa no es la intención del Gobierno Español aunque, sin embargo, tampoco podemos ignorar en estos aventurados juicios las vejaciones, crímenes impunes y diversos desmanes cometidos en el Perú en contra de ciudadanos europeos. Tampoco podemos despreciar en esta campaña las personales maniobras de los hermanos Ballesteros, en su privada y personal cruzada parisina en contra del Gobierno de la República del Perú.²⁷ Tampoco se puede obviar el papel económico que juega el codiciado guan en la mente de especuladores y comerciantes sin escrúpulo alguno. Tampoco podemos, por último, omitir el rol que a la marina española le está ofreciendo: Fomento, diplomacia, prestigio, defensa ultramarina frente a Estados Unidos...

Toda esta concatenación de circunstancias decide al Gobierno hispano a reconsiderar algunas nunca archivadas ideas, como a continuación observamos.

Interés en alistar una pequeña fuerza naval que zarpe con rumbo al Pacífico

El 26 de marzo de 1860 el Ministro de Estado, Sr. Calderón Collantes, pasa a su homólogo en el despacho de Marina una comunicación en la que le expone las razones que, en su opinión, justifican el envío de una escuadrilla naval que pasee el pabellón español por los mares del Pacífico. Para conseguir los resultados propuestos evitando mayores quebrantos al presupuesto propone que los buques destinados a las islas Filipinas realicen su derrota por el cabo de Hornos, en vez de doblar el de Buena Esperanza. Los puertos en que de esta forma podrían recalar en la América del Sur serían los del Río de la Plata, Valdivia, Valparaíso, Copiapó, Cobija, el Callao, Guayaquil y otros de las Repúblicas de Nueva Granada, Centroamérica y Méjico. Calderón Collantes indicaba que de esta manera el viaje devendría en algo más largo pero que la ganancia política sería sumamente bene-

ficiosa tanto para el gabinete español como para las respectivas colonias hispanas residentes en todos aquellos territorios.²⁸

Este dictamen, que no se cumple hasta dos años después, es el primer precedente indudable de la firme decisión de enviar una fuerza naval a los mares del Pacífico. En 1862 partiría con ese rumbo una mínima escuadrilla naval, la denominada Escuadra del Pacífico, con cuatro

meses de víveres y trasportando a bordo a la Comisión Científica del Pacífico, apresuradamente formada con insignes segundas figuras de muy diversos ramos del saber. Esta escuadra, no hace falta indicarlo, cargaría con la triste responsabilidad —una vez convenientemente reforzada— de entablar una guerra con naciones y pueblos hermanos: Perú, Chile, Bolivia y Ecuador. Pero... ésa es ya otra historia.

NOTAS

¹ Minuta al Sr. Ministro de Marina, palacio, 30 de julio de 1851. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE), antiguo Ministerio de Estado, Madrid, legajo 2.384.

² *Ibidem*.

³ Ministro de Estado, Madrid, 28 de julio de 1851, informe de 29 de julio de 1851, AMAE, legajo 2.384.

⁴ Cebrián y Saura, José: *Páginas gloriosas de la marina de guerra española*, Madrid, 1917, p. 389.

⁵ No olvidemos que la República del Perú y la monarquía española no habían firmado todavía ningún tratado de reconocimiento mutuo, por lo cual el saludo de cañón a las fortificaciones de la plaza del Callao era un asunto de trascendental importancia. Si se saluda y las baterías del puerto corresponden, este simple hecho demuestra que ambos poderes (buque y plaza, es decir, España y Perú) se reconocen mutuamente. Como se ve, no es una cuestión de protocolo o etiqueta sino de una mucha mayor responsabilidad política.

⁶ Excmo. Sr. José María de Quesada al Excmo. Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Marina, puerto del Callao, 8 de julio de 1851, AMAE, legajo 2.384.

⁷ El comandante Quesada se refiere a la independencia del Perú, no reconocida todavía por el Reino de España.

⁸ Novo y Colson, Pedro de: *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*, Madrid, 1882, pp. 21-22.

⁹ Comunicación de don José María de Quesada al Ministro de Estado, Callao, 5 de agosto de 1851, AMAE, legajo 2.384.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ *Ibidem*, 2 de octubre de 1851. Igualmente, al Señor Ministro de Marina, palacio, 3 de octubre de 1851, AMAE, legajo 2.384.

¹² Minuta al Encargado de Negocios de España en Quito, Madrid, 23 de agosto de 1851, AMAE, legajo 2.384.

¹³ Ministro de Estado, Madrid, 20 de agosto de 1851, AMAE, legajo 2.384.

¹⁴ Legación de España en Montevideo, al Excmo. Sr. Primer Secretario del Despacho de Estado, Montevideo, 4 de noviembre de 1851, AMAE, legajo 2.384.

¹⁵ Cebrián y Saura: Op. cit. p. 389.

¹⁶ Exaltación de El Ferrol del Caudillo a través de sus construcciones navales. Buques construidos en el curso del siglo XIX. Artículo de prensa de *La Voz de Galicia*, 10 de septiembre de 1961.

¹⁷ En esta época el Gobierno español y su Ministerio de Marina estudiaban los muy diversos proyectos presentados para la realización del plan naval que, años después, convertiría a la marina española en una de las primeras del Globo. Indudablemente, nadie osaría defender lo contrario, muy por detrás de la británica y francesa, pero, por ejemplo, muy superior a la marina estadounidense. Los principales proyectos presentados y discutidos fueron los siguientes.

— Ministro de Marina, MacCron.

— "Gaceta de la Marina".

— Miguel Lobo, antes muy brevemente esbozado.

— Dirección de Ingenieros.

— Eusebio de Salazar y Mazarredo. Diputado en Cortes y años después comisionado al Perú como "Comisario especial" para tratar con el Gobierno de esa República sobre el futuro Tratado de Paz y para reclamar sobre el llamado "Caso Talambo" (agresiones con resultado de muertes sobre una colonia vasco-española establecida en la hacienda peruana de Talambo). Salazar y Mazarredo fue el principal autor de esta sangrienta tragedia que enfrentaría, poco más tarde, a la Escuadra del Pacífico y al Reino de España contra las Repúblicas hermanas de Perú, Chile, Bolivia y Ecuador. Salazar, aduciendo un desplante diplomático del Gobierno peruano hacia su persona y por ello hacia el nombre de España, engañó al Almirante don Luis Hernández Pinzón, comandante de la exigua Escuadra del Pacífico, exigiéndole la captura por la fuerza de las

islas peruanas de las Chinchas, importante establecimiento rentístico del Perú. Salazar dijo estar en posesión de instrucciones terminantes al respecto, que más tarde se comprobaría nunca fueron dadas. El Gobierno español reprobó la conducta de Salazar y la de Pinzón, relevándoles de sus respectivos cargos, nombrando un nuevo Almirante de la fuerza naval, el infortunado Pareja, y reforzando la Escuadra del Pacífico. En el intervalo se conservó la posesión de las islas y se exigió, bajo ultimátum, la firma de un tratado de paz, el llamado Tratado Vivanco-Pareja, nombres de los plenipotenciarios peruano y español que lo firmaron. Este tratado desató la revolución en el Perú contra el Presidente constitucional, Pezet, que terminó sucumbiendo ante las fuerzas del insurrecto Coronel Prado. La guerra estaba servida.

¹⁸ Artículo de prensa: *La España*, 17 de marzo de 1860.

¹⁹ Lobo, Miguel: *La Marina de guerra española tal como ella es; defectos y vicios de que adolece, sin cuyo remedio serán estériles los esfuerzos que se hagan para su fomento*, Madrid, 1860.

²⁰ *Ibídem*.

²¹ *Ibídem*.

²² *Ibídem*.

²³ *Ibídem*.

²⁴ En el período considerado, las relaciones existentes entre París y Madrid bien podrían calificarse como de excelentes en todos los casos. Napoleón III es un ferviente admirador de la cultura mediterránea y apoya en todo lo posible las actividades de Isabel II.

²⁵ Wagner de Reyna, Alberto: *Historia marítima del Perú*, tomo II, Lima, 1975, p. 82, nota 67 (París, 15 de febrero de 1860).

²⁶ *Ibídem*, p. 82, nota 68 (París, 23 de diciembre de 1860).

²⁷ Los hermanos Ballesteros habían sido contratados en Madrid en el año 1853 por el Ministro peruano Sr. de Osma (venido a la Corte isabelina para ajustar el Tratado de Paz y Amistad que no llegó a ser ratificado por el Gobierno peruano), para fundar una Escuela Central en Lima. Llegados a la "Ciudad de los Reyes" demoraron y retardaron hasta lo indecible la erección de dicho instituto, hasta tal punto que el Gobierno peruano se vio en la obligación de destituirlos en sus funciones. Años después, uno de ellos, José Merino, fue el escogido por Madrid para el cargo de Vicecónsul de España ante la Cancillería peruana. El Gobierno de la República del Perú, lógicamente, no accedió a concederle la patente diplomática. Los otros dos hermanos, desde París, atrincherados en las páginas de la prensa de esa capital, aprovechaban todo momento y ocasión para denigrar al Gobierno de esa República.

²⁸ Novo y Colson: *Op. cit.*, pp. 65-66.

Romero Pintado, Fernando: *Historia marítima del Perú*, tomo VIII, volumen 2, Lima, 1984, pp. 462 y 464.

Puig-Samper, Miguel Angel: *Crónica de una expedición romántica al nuevo mundo*, Madrid, 1988, p. 5, nota 1.

Mendivil, Manuel de: *Méndez Núñez. El Héroe del Callao*, Bilbao, 1930, p. 158.

